

АНДРЕЙ БОЛОСОВ

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ 1946–2014 ГГ.

КНИГА ВТОРАЯ



Paulsen

Table of Contents

[Annotation](#)

[Андрей Болосов Полярная авиация России 1946–2014 гг. Книга вторая](#)

[Об авторе:](#)

[Предисловие](#)

[От автора](#)

[Глава I. Секретные экспедиции](#)

[1.1. Едва закончилась война](#)

[1.2. На «чужих» самолётах](#)

[1.3. В начале славных дел](#)

[1.4. Рискованные эксперименты](#)

[1.5. Северу нужны аэродромы](#)

[1.6. В интересах народного хозяйства](#)

[1.7. Новые высокоширотные](#)

[1.8. Штурм Севера продолжается](#)

[Глава II. К шестому континенту](#)

[2.1. Здравствуй, Terra Incognita](#)

[2.2. Покорение ничейного материка](#)

[2.3. Беды и победы авиаторов 3-й экспедиции](#)

[2.4. После Комплексных – Советские](#)

[2.5. Через четыре континента и два океана](#)

[2.6. В полётах на новые станции](#)

[2.7. Большие самолёты и большие аэродромы](#)

[2.8. Возвращая былые позиции](#)

[ГЛАВА III. Легендарными трассами](#)

[3.1. Обживаем Север](#)

[3.2. «Холодный пот» на студёном ветру](#)

[3.3. Теперь совместно с ледоколами](#)

[3.4. Потаённые филиалы](#)

[3.5. На ледовые острова](#)

[3.6. Реформы и реорганизации](#)

[3.7. Во времена глубокого застоя\[37\]](#)

[3.8. Ice patrol – ледовая разведка](#)

[3.9. Двенадцать лет спустя](#)

[Приложение 1. Краткие биографии лётчиков и специалистов Полярной авиации, удостоенных звания Героя Советского Союза и Героя Социалистического Труда, первопроходцев северных авиатрасс и особо отличившихся в деле освоения и исследования Арктики, Антарктики, а также северных регионов нашей страны](#)

[Приложение 2. Справка о лётных происшествиях УПА в 1946–1947 гг.](#)

[Приложение 3. Копия листов лётной книжки начальника УПА полковника М. Н. Чибисова за 1948–1950 гг.](#)

[Приложение 4. Справка о составе ВВЭ «Север-2»](#)

[Приложение 5. Планируемые на 1949 г. работы ВВЭ](#)
[Приложение 6. Проект Постановления СМ СССР по итогам ВВЭ в 1950 г.](#)
[Приложение 7. Справка о деятельности ВВЭ «Север-5» в 1950 г.](#)
[Приложение 8. Указ о награждении участников ВВЭ «Север-5»](#)
[Приложение 9. Отчёт о работе авиаотряда 8-й САЭ в 1962-1963 гг.](#)
[Приложение 10. Приказ министра ГА СССР № 541 от 24 сентября 1970 г.](#)
[Приложение 11. Приложение к приказу МГА СССР № 541](#)
[Приложение 12. Донесение флаг-штурмана полярной авиации В. А. Аккуратова министру гражданской авиации маршалу авиации Е. А. Логинову](#)
[Приложение 13. Начальники полярной авиации в 1946-1970 ГГ.](#)
[Приложение 14. Руководители лётных отрядов САЭ и РАЭ в 1955-2000 гг.](#)
[Приложение 15. Перечень основных мероприятий по реализации Стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдаленную перспективу \(Приложение к Стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдалённую перспективу\)](#)
[Приложение 16. Основные источники и литература](#)

[Сноски](#)

[1](#)
[2](#)
[3](#)
[4](#)
[5](#)
[6](#)
[7](#)
[8](#)
[9](#)
[10](#)
[11](#)
[12](#)
[13](#)
[14](#)
[15](#)
[16](#)
[17](#)
[18](#)
[19](#)
[20](#)
[21](#)
[22](#)
[23](#)
[24](#)

[25](#)
[26](#)
[27](#)
[28](#)
[29](#)
[30](#)
[31](#)
[32](#)
[33](#)
[34](#)
[35](#)
[36](#)
[37](#)
[38](#)
[39](#)
[40](#)
[41](#)
[42](#)
[43](#)
[44](#)
[45](#)
[46](#)
[47](#)

Annotation

Вторая книга об истории Полярной авиации России охватывает период с окончания Великой Отечественной войны и до настоящего времени – до 2014 года. В неё вошли интересные, но малоизвестные, порой драматические события в работе Воздушных высокоширотных экспедиций «Север» в Арктике и параллельно проводившихся засекреченных операций по созданию совместно с Министерством обороны СССР ледовых аэродромов «подскока» для базирования истребительной и дальнебомбардировочной авиации. Также рассказано о героической работе авиации во всех наших экспедициях в Антарктиде. Нельзя забывать, что всё это происходило на фоне геополитического противоборства двух сверхдержав, США и Советского Союза, вылившегося в холодную войну. Активными участниками этих событий на двух полюсах Земли по-прежнему были полярные лётчики, штурманы, бортмеханики, радисты и инженерно-технический состав Полярной авиации.

Но главными задачами полярных авиаторов, как и в довоенное время, всё также оставались: ведение воздушной ледовой разведки и проводка караванов судов, выполнение пассажирских и грузовых перевозок в интересах дрейфующих научных станций «СП» во льдах Северного Ледовитого океана и стационарных станций – как в Арктике, так и в Антарктиде. Большую роль сыграла Полярная авиация и в освоении богатств заполярных регионов.

Затронуты в книге события, связанные с реорганизацией Полярной авиации в 1960 году и её расформированием в начале 70-х годов XX века с передачей функций Управления Полярной авиации территориальным управлениям Гражданской авиации. В наши дни их правопреемниками стали региональные авиакомпания.

При создании книги были использованы воспоминания и семейные архивы полярных лётчиков, а также ранее неизвестные архивные документы, часть из которых длительное время хранились под грифом «Секретно» и вводятся в научный оборот впервые.

Андрей Болосов

**Полярная авиация России 1946-2014
гг.**

Книга вторая

© Издательство Paulsen, 2014

© Болосов А. Н., 2014

* * *

Об авторе:

Болосов Андрей Николаевич – кандидат технических наук, окончил Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе, работал в Военно-воздушной инженерной академии им. проф. Н. Е. Жуковского, затем вернулся на родную кафедру в МАИ. Преподавал, был заместителем заведующего кафедрой по научной работе. Сотрудничал с рядом издательств, редактор нескольких документальных фильмов, автор трёх книг по истории российского флота. Участвовал в работе над первой книгой «Полярная авиация России. 1914–1945 гг».

Предисловие



Полярная авиация была создана для работ в самых трудных на Земле природных условиях – условиях Арктики с тундрами на юге и дрейфующими льдами на севере, а также Антарктики с огромными высотами и самыми низкими температурами. Всё, что мы знаем об этих очень суровых частях нашей планеты – ледовых пустынях, местах безмолвия и риска, – в значительной мере связано с героической работой полярных лётчиков. Поэтому в толстых томах научных отчётов, в новых картах и атласах обязательно встречаются их имена.

В первые послевоенные годы в мире произошли важные события, напрямую касающиеся Арктики. Началась холодная война, и наши союзники в Европе и в США превратились в наших противников. Противостояние пришло в Арктику – ведь через Северный полюс проходил кратчайший путь до Америки. Начался этап «секретной Арктики», часть истории которой только сейчас начинает рассекречиваться и поражает масштабами операций. На льды Арктики в те годы садились не отдельные самолёты, а целые эскадрильи и даже полки – тяжёлые дальние бомбардировщики и скоростные истребители. Эти воздушные армады нужно было обеспечивать топливом, теплом и питанием, связью и медициной – и всё это в условиях ледовой пустыни, за сотни километров от побережья. Все тяготы и риски вместе с военными делили полярные авиаторы. Этот этап авиационного противостояния держав в Арктике закончился только с запусками первых межконтинентальных ракет.

Постепенно авиация в Арктике снова стала гражданской и всё менее романтической – самолёты на полярных трассах стали летать по расписанию, выше облачности и на всё большие расстояния.

Но в это время на другом конце света перед полярниками и полярными лётчиками открылся новый мир – высокие широты Южного полушария – Антарктида, когда-то открытая русскими мореплавателями. На эмблеме Полярной авиации к белому медведю прибавился ещё и задорный пингвин. Да, в высоких широтах без авиации не обойтись.

С полярниками и лётчиками Полярной авиации мне по роду моей работы океанологом приходилось встречаться часто. В годы войны – в Авиации Дальнего Действия, где мне довелось летать молодым штурманом, многие пилоты, штурманы и механики были из бывших полярников. После Великой Отечественной войны я окончил Геологоразведочный институт и был направлен в Институт океанологии Академии наук, директором которого в то время был известный полярник, Герой Советского Союза П. П. Ширшов, а его заместителем – дважды Герой Советского Союза И. Д. Папанин.

Позже в качестве начальника морского геологического отряда мне удалось участвовать в первой и второй Антарктических экспедициях АН СССР. Первой экспедицией командовал Герой Советского Союза М. М. Сомов, который незадолго до этого руководил дрейфующей в

Арктике станцией «СП-2» и защищал докторскую диссертацию по ледовым аэродромам в нашем Институте океанологии. Вторую КАЭ возглавил Герой Социалистического труда А. Ф. Трёшников.

Тогда были построены первая советская антарктическая береговая база «Мирный» и первая в мире внутриматериковая станция «Пионерская», совершены первые полёты в оазис Бангера, вдоль берегов ледяного континента к вулкану Гаусс и к Южному геомагнитному полюсу. Поэтому при прочтении данной книги вновь и вновь в памяти возникают знакомые имена и лица полярных лётчиков: И. П. Мазурук, И. И. Черевичный, Г. В. Сорокин, П. П. Москаленко, А. А. Каш...

Главные трудности для авиации в южных широтах – уже не дрейфующие льды и торосы, длинная полярная ночь, сложные условия погоды и трудности связи – всё это было известно по работе в Арктике. Теперь это – высота, на которой от недостатка кислорода задыхаются моторы, на земле – страдания, связанные с горной болезнью, и не просто холод, а сверхнизкие температуры, когда металл и резина становятся хрупкими, а самолётные лыжи не скользят по снегу. И, конечно, это ещё и ураганные ветры, которые валят с ног людей и корёжат самолёты, а также отсутствие метеостанций – почти как в первые годы освоения Арктики. К тому же здесь от берега океана и до Южного полюса материк покрыт ледником, над которым возвышаются горные хребты и острые нунатаки. Но нужно было снабжать станции в глубине материка, обеспечивать санно-тракторные переходы, обслуживать экспедиции геологов и геофизиков и, конечно, оказывать помощь полярникам всех стран, попавшим в беду. И, как в Арктике, работа и днём, и полярной ночью. Но в преодолении всех этих трудностей и опасностей накапливался бесценный опыт, который нам теперь нельзя растерять.

Работа кипела, росло количество полярных станций, важным делом стало бурение глубокой скважины на станции «Восток», дальние трансантарктические авиаэкспедиции и экспедиции моряков вокруг материка, росло и крепло международное сотрудничество учёных.

Интенсивные научные работы велись и в Арктике, где каждый год проводились Высокоширотные воздушные экспедиции, создавались дрейфующие полярные станции. И вдруг неожиданное решение – в 1970 году Полярная авиация была ликвидирована, её функции были переданы территориальным управлениям МГА, а позже отдельным компаниям.

Полярная наука оказалась без крыльев, многие асы перешли на инструкторскую работу и на пенсию. Не стало школы подготовки полярных лётчиков, преемственности в передаче уникальных знаний и опыта. Затерялось название Полярной авиации, но многолетнее братство лётчиков-полярников сохранилось, и они с гордостью отметят свой столетний юбилей!

Издание двухтомника по истории Полярной авиации России – это символический памятник героям освоения крайнего Севера и крайнего Юга! Дань уважения всего народа лётчикам-полярникам.

***Академик Российской академии наук, участник
арктических и антарктических экспедиций***

А. П. Лисицын

От автора

В 2011 году в издательстве Paulsen вышла в свет первая книга двухтомника, повествующая об истории зарождения и становления российской Полярной авиации. Она охватывала период с 1914 по 1945 годы, основывалась на большом документальном материале и получила благоприятные отзывы как от читателей, интересующихся историей отечественной авиации, так и от специалистов. Вторая книга продолжает рассказ о нелёгком и героическом пути российской Полярной авиации, отмечающей в этом году 100-летний юбилей первого полёта российского самолёта в арктическом небе.

Во второй книге читатели узнают много не менее интересных и до сего дня не в полной мере раскрытых страниц из истории Полярной авиации России с окончания Великой Отечественной войны и до настоящего времени.

Во второй половине 40-х годов XX века с организацией высокоширотных воздушных экспедиций «Север» возобновилось комплексное изучение Арктики, воздушные экспедиции на специально оборудованных «летающих лабораториях» с посадкой на дрейфующий лёд стали основным средством исследования труднодоступных районов Северного Ледовитого океана. Начали регулярно работать дрейфующие полярные станции «Северный полюс», жизнедеятельность которых целиком зависела от авиации.

Следует особо подчеркнуть, что всё это делала ещё лежащая в послевоенных руинах страна, потерявшая почти 30 миллионов своих граждан.

Советские авиаторы также внесли весьма весомый вклад в изучение Антарктики, вписав славные страницы в историю географических открытий в Южной полярной области. Полёты над неизученной безориентирной местностью, посадки на площадки с высотой до 4000 м над уровнем океана, низкие температуры и ураганные ветры предъявляют высокие требования к уровню профессиональной подготовки лётного и технического состава и надёжности авиационной техники.

С помощью авиации на ледовом континенте созданы внутриконтинентальные станции, проводятся геофизические, аэрометеорологические, гляциологические наблюдения и аэрофотосъёмка территории Антарктиды.

Сотни лучших экипажей на воздушных судах различных типов, проявляя высокое лётное мастерство и мужество, ежегодно с честью выполняли задачи авиационного обеспечения советских и российских арктических и антарктических экспедиций. Многие из них направлялись к полюсам нашей планеты по несколько раз. И долгие годы всё это происходило на фоне нарастающего противостояния двух мировых систем и реальной угрозы начала ядерной войны.

Настоящее издание – скромная попытка выразить всем полярным авиа-торам глубокое уважение и признательность за их тяжёлый, самоотверженный и зачастую неоценённый труд.

В работе над второй книгой автор, стремясь сделать двухтомник единым изданием, опирался на структуру и информационный задел первой книги, за что глубоко благодарен её авторам – А. Н. Почтарёву и Л. И. Горбуновой. Также повторяю слова благодарности всем, кто оказал помощь и содействие в подготовке и написании обеих книг, поимённо названных в первом томе, но особую признательность хочется выразить Е. М. Рубиной и Т. В. Каминской за внимательное отношение и предоставленные многочисленные материалы из их семейных архивов.

Так как в процессе изучения большого объёма информации из различных источников порой встречались противоречивые сведения и субъективные оценки событий, приходилось давать в книгу их наиболее вероятную версию, что не исключает возможность ошибок, за что заранее приношу извинения. И конечно же, в книге невозможно было рассказать о всех покорителях и тружениках полярного неба, но, несомненно, все они – Герои.

С уважением, А. Болосов

Глава I. Секретные экспедиции

1.1. Едва закончилась война

В марте 1945 г., вскоре после того, как советские войска, по сути, спасли американцев и англичан от больших потерь в ходе контрнаступления немцев в Арденнах, премьер-министр

Великобритании У. Черчилль написал И. Сталину в телеграмме, что ореол этого поступка русских сохранится в веках, а потомки будут ценить этот подвиг очень высоко. И в марте же Черчилль отдаёт приказ собирать и складировать трофейное оружие, так как оно может пригодиться в будущей войне против русских. Одновременно он велит Объединённому штабу планирования военного кабинета Великобритании приступить к разработке плана операции «Немыслимое» (Operation Unthinkable), согласно которому война против СССР могла бы начаться уже в июле 1945 г. Этот план был ему предоставлен 22 мая 1945 г. Важная роль в ходе его осуществления отводилась дальней стратегической авиации, как единственному в то время средству доставки уже практически созданных атомных бомб (первое ядерное взрывное устройство Gadget испытано 16 июля 1945 г.).

В США пришедший к власти 12 апреля 1945 г., после смерти Ф. Рузвельта, новый президент Г. Трумэн также считал, что его предшественник на конференции в Ялте пошёл на слишком большие уступки Сталину, и первым делом отправил в государственные и военные учреждения инструкцию: все документы, подписанные Рузвельтом, исполнению не подлежат. Затем последовала команда ужесточить позицию по отношению к Советскому Союзу. 23 апреля Трумэн проводит в Белом доме заседание, где заявляет: *«Хватит, мы не заинтересованы больше в союзе с русскими, а стало быть, можем и не выполнять договоренностей с ними. Проблему Японии решим и без помощи русских».*

Военные теоретики в США в то время справедливо считали, что одним из основных театров боевых действий в случае начала третьей мировой войны станет Северный Ледовитый океан, т. к. через Арктику пролегал самый короткий воздушный и подводный путь из США в Россию. Поэтому к освоению Центральной Арктики англичане и американцы приступили сразу же после завершения Второй мировой войны.



Бомбардировщик Авро «Ланкастер» мог нести одну бомбу массой 9978 кг или до 6350 кг бомб меньшего калибра. Дальность полёта 4070 км с 3175 кг бомбовой нагрузки.

Уже 16 мая 1945 г. из исландского Рейкьявика вылетел четырёхмоторный разведчик Авро «Ланкастер», пилотируемый подполковником Д. С. Маккинли, который достиг Северного полюса и благополучно вернулся на свой аэродром, преодолев в общей сложности 5728 км.

Летом 1946 г. США организовали два больших перелёта бомбардировщиков Б-29. Первый беспосадочный полёт прошёл по маршруту Фербенкс – Северный полюс – Фербенкс; второй – по маршруту Гонолулу (Гавайские острова) – Джюно (Аляска) – северная оконечность Гренландии – Лондон – Форджио (Италия) – Каир.

В ответ в СССР несколько авиационных конструкторских бюро получили задания на срочное создание бомбардировщика с увеличенной дальностью действия – ведь лучшие на тот период отечественные Ту-2 имели дальность полёта почти в 2,5 раза меньше, чем Б-29 и те же «Ланкастеры», только немногочисленные Пе-8 по некоторым характеристикам приближались к ним.

А пока инженеры трудились над созданием новых самолётов, командование ВВС старалось вынести аэродромы как можно дальше к Северу, поближе уже к новому вероятному противнику. Одновременно было принято важное решение о спешном изучении полярного бассейна как театра военных действий. Были поставлены задачи углублённого исследования метеоусловий, состояния ионосферы, глубин океана, скорости дрейфа льдов и т. п. Обеспечить решение этих задач должна была Полярная авиация.



В ночь с 13 на 14 февраля 1945 года британская бомбардировочная авиация предприняла совершенно неоправданную с военной точки зрения, но показательную для СССР ковраую бомбардировку Дрездена. Из Меморандума RAF (Royal Air Force Британских ВВС) от 13 февраля 1945 года: «Дрезден, 7-й по размеру город Германии... на настоящий момент крупнейший район противника, всё ещё не подвергавшийся бомбёжкам... Целью атаки является нанести удар противнику там, где он почувствует его сильнее всего, позади частично рухнувшего фронта... и заодно показать русским, когда они придут в

город, на что способны Королевские ВВС». Около 800 «Ланкастеров» сбросило на Дрезден 1100 т зажигательных и 1400 т фугасных бомб, что вызвало огненный смерч, опустошающий всё на своём пути. Таких немецких городов-мишеней было всего 80. До ядерного уничтожения Хиросимы и Нагасаки оставалось менее полугода.

Послевоенное состояние авиапарка Полярной авиации оставляло желать лучшего: он был крайне разнороден и мало пригоден для использования в высоких широтах, а его материальная часть сильно изношена. Поэтому для первого послевоенного советского дальнего полёта в арктическом небе пришлось использовать американский транспортный Си-47, который во многих отношениях выгодно отличался от Ли-2. Мощные и надёжные двигатели обеспечивали более высокую скорость и потолок, а также большую грузоподъёмность. На Си-47 были хорошо продуманы и вопросы эксплуатации при низких температурах. Американские конструкторы предусмотрели всё, что существовало в то время, – антиобледенители на крыле и оперении, омывание лопастей винтов и стёкол пилотской кабины спиртовыми смесями, калориферное отопление кабины и салона. На самолёт можно было поставить лыжное шасси и дополнительные бензобаки, обеспечивающие длительное пребывание в воздухе.



Перед вылетом к полюсу. Слева направо: М. М. Сомов, С. А. Наместников, С. И. Бессуднов, Д. П. Шекуров, М. А. Титлов; В. И. Аккуратов. Аэродром Захарково, 29 августа 1945 г.

Задание было поручено экипажу МАГОН в составе командира М. А. Титлова, штурмана В. И. Аккуратова, борт-механика Д. П. Шекурова, бортрадиста С. А. Наместникова и гидролога Всесоюзного арктического института М. М. Сомова. Кроме того, в состав экипажа вошёл и корреспондент газеты «Правда» С. И. Бессуднов. Главной задачей этой экспедиции было производство дальней ледовой посленавигационной

разведки в период ледостава, необходимой для определения закономерностей замерзания полярных морей и процесса образования льда.

Авиаторам также предстояло обследовать огромное треугольное «белое пятно» между 100° и 150° восточной долготы с вершиной в географическом полюсе и основанием, проходящим по 83-й параллели, и испытать навигационное оборудование самолёта в период перехода полярного дня в полярную ночь, когда не видно ни звёзд, ни Солнца, а радионавигационные средства отказывают. В плане предусматривался и полёт к Северному полюсу, поэтому на борт Си-47 «Н-331» было взято снаряжение на случай, если бы пришлось совершить вынужденную посадку на дрейфующие льды. Кроме того, в пассажирскую кабину погрузили ещё восемь бочек бензина, отчего взлётный вес самолёта почти на тонну превышал официально разрешённый.

Из воспоминаний М. А. Титлова: «Экспедицию готови-ли тщательно. На случай вынужденной посадки на лёд доставили на борт шёлковые палатки с пневматическим полом и двойными стенками. Правда, они хуже теперешних КАПШей, но от холода и ветра защищены вполне надёжно. Снабдили нас большим клиперботом с автоматическим наддувом, спальными мешками на гагачьем пуху, лыжами, карабинами, аварийной радиостанцией, а запаса продовольствия хватило бы на месяц зимовки на льду.

Выдали нам всё новенькое: регланы, унты, шапки-пыжики, как именинникам. Но главное, оснастили новейшим навигационным оборудованием. Учили, что за 80-й широтой уже началась полярная ночь».

Вылет с подмосковного аэродрома Полярной авиации Захарково (совр. Тушино) состоялся 29 сентября 1945 г. Трасса проходила через Архангельск, Амдерму, Дудинку, мыс Косистый и далее к исходному пункту экспедиции – мысу Челюскин. Уже 1 октября самолёт приземлился на аэродроме полярной станции на мысе Челюскин, и экипаж сразу начал подготовку к решающему броску на полюс. Без посадки предстояло пройти в полярную ночь более четырёх тысяч километров, в том числе около тысячи кило-метров – над территорией, которую никто не посещал и где было даже неизвестно магнитное склонение. На карте последние острова были отмечены на 82-м градусе, а с 85-го градуса шло вообще «белое пятно».

По плану старт намечался на 12 октября – в новолуние. Но из-за приближавшейся полосы снегопадов и отсутствия на самолёте лыж экипаж принял решение вылетать раньше, воспользовавшись последними часами хорошей погоды.

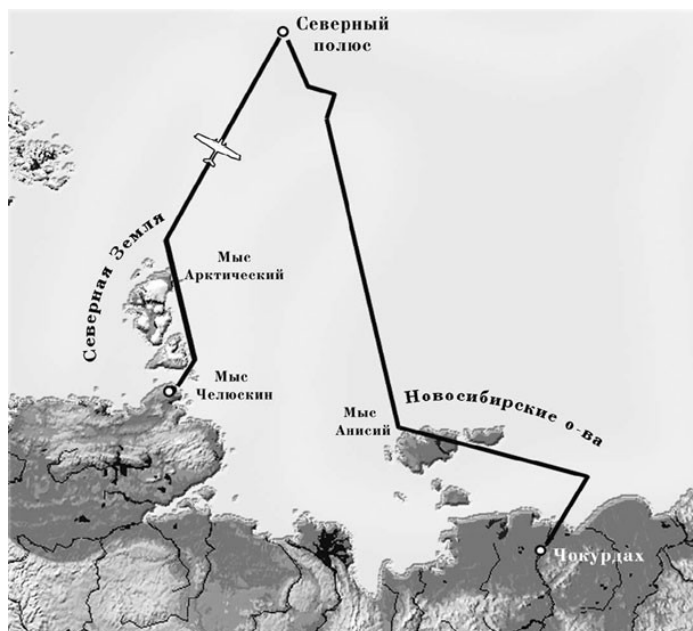
2 октября 1945 г. в 0 ч. 20 мин. по московскому времени Си-47 стартовал к Северному полюсу. Сплошная облачность и перегрузка заставили идти в обход Северной Земли на высоте до 50 метров. Льды встретили только у о. Большевик. У мыса Молотова (ныне мыс

Арктический) самолёт развернулся точно по меридиану и пошёл к полюсу. Раньше здесь уже никто не летал. Так как разведка производилась визуально, через иллюминаторы, то весь маршрут экипаж должен был пройти под облаками, нижняя кромка которых располагалась в 50–30 метрах от земли, соприкасаясь в отдельных случаях с вершинами больших торосов. К тому же сумерки не позволяли точно ориентироваться и скрывали очертания подстилающих льдов.



Военно-транспортные самолёты «Дуглас» Си-47 «Скайтрейн» Полярной авиации на Диксоне

За 85-й параллелью замолчал последний радиомаяк на о. Котельном, дальше до 88-го градуса полёт проходил только по счислению. Затем штурман увидел в разрывах облачности тонкий серп Луны. Хорошо видимый на экране астрономического компаса-пеленгатора, он позволял точно определить полюс и меридиан выхода на мыс Анисий, необходимый для обратного пути.



Маршрут перелёта на Северный полюс в октябре 1945 г.

В 6 часов 35 минут утра самолёт пролетел над полюсом.

Экипаж сбросил на полюс вымпел и буй, в котором находились портрет товарища Сталина, записка о произошедшем событии со списком участников полёта, свежие номера газет «Правда» и «Комсомольская правда».

Командир положил самолёт в широкий круг и все приступили к наблюдениям. Внизу лежал тяжёлый паковый лёд, испещрённый беспорядочными разводьями и трещинами. Через несколько минут самолёт взял курс на меридиан Крестов Колымских, где была запланирована посадка. Зарево над горизонтом подсказывало расположение Солнца. И тут на борт стали одна за другой поступать радиogramмы с поздравлениями о первом в мире успешном полёте к полюсу в условиях полярной ночи.

После нескольких минут радости экипажу пришлось испытать и тревожное время – Си-47 начал покрываться льдом и заметно потяжелел. Механик принялся нагнетать воздух в резиновое покрытие, которое обтягивало кромки крыльев и хвост машины. Резина надувалась и сбрасывала ледяную корку. Непрерывно работал химический антиобледенитель, но на крыльях продолжали нарастать пласты льда.



Инженер-полковник Ф. М. Кузичкин, исполняющий обязанности начальника УПА ГУСМП в 1941-1945 гг.

Из воспоминаний М. А. Титлова: «В 6.35 наш «Н-331» уже делал круг над вершиной мира. Погода была ясная, лунная, но, несмотря на темноту, видимость была отличная. Сомов словно прилип к иллюминатору с тетрадь в руках. Всё что-то записывал, вычёркивал. Внизу – сплошные паковые поля, только иногда встречались неширокие разводья.

По программе обратный путь лежал через районы совсем незнакомые. Раньше их никто не обследовал. Однако погода нас

баловала недолго. Набежала облачность, пошёл густой снег. Началось обледенение. Я набрал высоту 4 тысячи метров, 5 тысяч метров – никакого просвета. Только на 6 тысячах пробili облачность и сразу почувствовали – дышать стало трудно. Пришлось опять снижаться. К счастью, на 4 тысячах появились просветы в облаках. Сразу полегчало, да и обледенение почти прекратилось».

Дальше полёт протекал спокойно. Выглянуло Солнце, а на широте 85° самолёт вошёл в зону действия радиомаяка. Попутный ветер обеспечивал скорость до 330 км в час.

Штурман В. Аккуратов рассчитал, что в 12 часов 13 минут должен появиться мыс Анисий на о. Котельном. После суточного полёта по счислению ошибка составила всего 4 минуты. Это был первый земной ориентир за 3100 км полёта. В это время радист принял сообщение, что Кресты Колымские (ныне пос. Черский) не может принять самолёт, так как посадочная площадка была залита наводнением, и штурман повернул машину к пос. Чокурдах в низовьях Индигирки, где был радиопривод. Здесь Си-47 благополучно приземлился.

В целом за 15 часов 30 минут полёта по ломаному маршруту мыс Челюскин – мыс Молотова – Северный полюс – мыс Анисий – пос. Чокурдах преодолели 4370 км.

6 октября «Н-331» перелетел из Чокурдаха на аэродром мыса Косистый на восточном побережье Хатангского залива, а затем Титлов благополучно посадил свой самолёт на аэродроме Амдермы.

Этот первый осенний полёт в высокие широты доказал возможность осуществления ледовых авиаразведок на большой площади в короткий срок. Начиная с этого времени в арктических морях стали проводиться систематические круглогодичные ледовые авиаразведки.



Опытнейший полярный лётчик Б. Г. Чухновский после войны ещё 10 лет работал в УПА инспектором и консультантом

Интересно заметить, что этот полёт к Северному полюсу со спецкором «Правды» на борту самолёта, в отличие от предвоенных полётов, практически никак не был публично отмечен. Возможно, это было связано с тяжёлой болезнью Сталина и отсутствием его реакции

на это событие (что заставило сильно поволноваться руководство ГУСМП), или провалом первого этапа переговоров СССР, США и Великобритании о послевоенном устройстве мира, а самолёт у наших лётчиков был «чужой» – американский. М. М. Со-мов в отчёте об итогах осенней высокоширотной ледовой авиаразведки 1945 г. скупно записал: *«В процессе выполнения планового задания по осенней ледовой разведке самолёт «СССР Н-331», пилотируемый лётчиком М. А. Титловым, 2 октября 1945 г. произвёл ледовую разведку по маршруту: мыс Челюскин-78°40' N; 106°20' E – мыс Молотова – Северный полюс – мыс Анисий – 74°00' N; 146°00' E – Чокурдах».*

1.2. На «чужих» самолётах

Большой объём разнообразных и очень сложных задач, традиционно стоявших перед Полярной авиацией, после окончания войны дополнился двумя очень важными направлениями: научные исследования в высоких широтах и содействие военному освоению северных регионов страны и районов Арктики. Однако решение этих задач было существенно осложнено нехваткой специалистов (опытные полярные лётчики были наперечёт) и дефицитом авиапарка, запчастей, радиотехнического, наземного и другого оборудования. На 1946 год весь ГВФ реально располагал 470 самолётами Ли-2 (модификация лицензионного ДСи-3) и полученных по ленд-лизу Си-47 «Скайтрейн», а также 32, переделанными из бомбардировщиков в грузовые, А-20 «Бостон» и Б-25 «Митчелл» и 6 «Каталинами», поставка запчастей к которым из США была прекращена. Остальной парк составляли 37 трофейных Ю-52 и около 2,5 тысяч лёгких самолётов типа По-2, УТ-2 и др.



Один из самолётов «Зибель» Си-204, переданный в Полярную авиацию

В УПА Главсевморпути сложилась аналогичная ситуация. Авиапарк Полярной авиации за годы войны изрядно подсократился и устарел.

После окончания боевых действий туда поступило много трофейной техники и машин, полученных по ленд-лизу. Кроме упомянутых выше ДСи-3, Си-47, Б-25, «Каталина», «Юнкерс» Ю-52 и 4 лицензионных ГСТ в Полярную авиацию в 1945–1947 гг. передали три немецких ФВ-200 «Кондор», девять Си-204 «Зибель», гидросамолёт До-24Т, несколько старых «Юнкерс» W-34 для Ухты и даже один английский бомбардировщик «Стирлинг». То есть авиапарк состоял в основном из «чужих» машин. Первенец советского послевоенного гражданского самолётостроения двухмоторный Ил-12 в это время только проходил лётные испытания.

Судьба многих из этих машин была короткой и незавидной. Полёты Си-204 на севере начались уже в 1945 г. – в Чу-котскую авиагруппу из МАГОН поступил самолёт «Н-370». Эта машина никак для холодов не дооборудовалась и почти не использовалась. В сентябре 1946-го её вернули в Москву для доработки. Летом на Чукотку полетели ещё три «Зибеля», но долетели только два. На маршруте из Зырянки в Кресты Колымские у Си-204 «Н-379» отказал левый мотор, затем перегрелся правый. Опытный пилот Ф. К. Куканов вынужден был посадить его на косу реки Федотиха. Машину пришлось списать. Ещё три «Зибеля» вошли в Игарскую авиагруппу. В 1946 г. Си-204 ГУСМП налетали 596 часов.

За 1947 г. ГУСМП потеряло ещё три «Зибеля». «Н-414» из-за неполадок в моторах разбился в мае в Тульской области. «Н-408» погубил человеческий фактор – лётчик Вяльцев решил сесть на аэродром Чокурдах на одном двигателе, но не справился, машину развернуло поперёк полосы и ударило о берег Индигирки. Причина гибели третьего Си-204, «Н-409», осталась невыясненной. После взлёта в Дудинке он потерял скорость и упал. Пилот В. П. Брехов погиб.



«Юнкерс» Ю-52/3 м на Енисее. 1947 г.

После этой серии аварий и катастроф в руководстве УПА пришли к выводу, что немецкие самолёты всё-таки плохо приспособлены к работе на севере, а произведенные доработки недостаточны. В итоге в 1948 г. Полярная авиация сняла «Зибели», число которых к этому

времени достигло 12, с эксплуатации. Оставшиеся самолёты по большей части передали другим ведомствам.

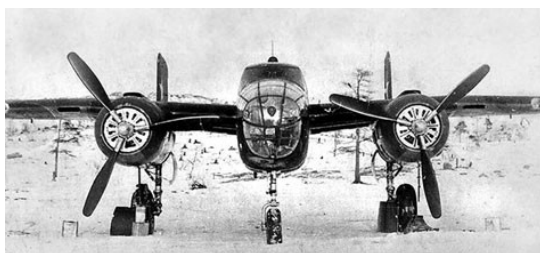
Первый Б-25 «Митчелл» с бортовым номером «Н-366» Полярная авиация получила ещё в 1944 г. Но использовали его мало, а в 1945 г. передали «Дальстрою». Через два года ГУСМП получило ещё один «Митчелл», совершивший вынужденную посадку на подмосковном аэродроме полярников Захарково. После ремонта самолёт под номером «Н-445» использовался в МАГОН до 1950 г.

Английский бомбардировщик Шорт «Стирлинг» поступил в Московскую авиагруппу УПА весной 1946-го и получил номер «Н-415». В мае на нём совершили несколько ознакомительных полётов и признали негодным для работ в Арктике. На 1947 г. запланировали доработку «Стирлинга» на заводе в Красноярске, но реально он продолжал находиться на подмосковном аэродроме Захарково и в воздух не поднимался. Осенью 1947 г. машину списали.

Два пассажирских «Юнкерса» Ю-52 экипажи из МАГОН летом 1945 г. перегнали из Германии. Один был на колёсах, другой на поплавках. На заводе № 477 в Красноярске для них спроектировали систему обогрева кабин, новые капоты моторов и лыжи. «Юнкерсы» довольно долго служили в Игарской авиагруппе. Один из них («Н-380») списали в начале 1949 г., судьба второго неизвестна.

Лётчик А. С. Коротков вспоминал о полётах на этих машинах: «После Boston A-20 G я летал на этом самом Ju52/3m. Откуда взялись эти гофрированные «немцы», никто не знал.

Дарёному коню в зубы не смотрят: дали - летай. Никаких документов у самолётов не было. Машины гоняли по всему Крайнему Северу нещадно и считали «гробами», которые неведомо где и неведомо когда рухнут, потому что никакой твердой родословной у этих «першеронов» не было. Летишь и думаешь: а не сегодня ли?.. Какая надежда на такие крылья, которые летали неизвестно сколько и были биты чёрт-те как и кем... Но надо сказать, что на «тётушках Ju» все было до примитивности просто, а потому - спасительно. Нам того и надо: прыг и - полетел! Гоняли этих фрицев по северам, пока не загнали вусмерть...»



Б-25 «Митчелл» на зимнем аэродроме

Поступившая в ГУСМП в 1947 г. немецкая летающая лодка До-24Т «Н-473» до конца 1948 г. стояла в Захарково, ожидая доработки. В 1949 г. при вытаскивании на берег у неё пробили днище в двух местах. Повреждения были устранены, но в первом полугодии 1950 г. самолёт списали. Вероятно, ещё один До-24 был в составе Ухтинского авиаотряда.



Лётчик Ухтинского авиаотряда Н. П. Семёнов возле трофейного Юнкерса W-34. 1946 г.

28 июня 1947 г. был издан приказ начальника ГУ ГВФ о начале списания трофейной техники.

Наиболее активно в УПА использовались американские транспортные Си-47, Ли-2, строившиеся на базе лицензионного ДС-3, а также гидросамолёты «Номад». О полётах на Севере трофейных ФВ-200 «Кондор» будет сказано ниже.

В это же время была предпринята попытка приспособить к полётам в условиях Арктики советский боевой самолёт. Для этого в КБ А. Н. Туполева был направлен известный полярный лётчик И. И. Черевичный с поручением переоборудовать для нужд Полярной авиации два наименее изношенных четырёхмоторных бомбардировщика Пе-8, выделенных командованием 18-й Воздушной армии. Но на это необходимо было время, а уже начиная с 17 марта 1947 г. с аэродрома на мысе Барроу на Аляске и с авиабазы Туле в Гренландии в рамках начавшейся операции Ptarmigan («Белая куропатка») два раза в неделю на полюс и обратно на высоте от трёх до пяти тысяч метров ходили американские «летающие суперкрепости» Б-29 со специальной

аппаратурой, «на всякий случай», оборудованные радиационными фильтрами. На маршруте продолжительностью 12-17 часов каждые полчаса проводились измерения температуры воздуха, влажности, атмосферного давления, направления и скорости ветра, визуальные наблюдения над облачностью, видимостью и состоянием ледяного покрова, отрабатывалась техника аэронавигации, определялись пригодность лётного снаряжения и рационов питания, изучалось состояние пилотов и т. д. Кроме того, экипажи разыскивали значительные по размерам и прочные льдины, которые можно было бы использовать в качестве промежуточных аэродромов. Подходящие льдины получали кодовое название Target («Мишень») и порядковый номер. Некоторые из этих «Мишеней» были ранее открыты нашими пилотами, но пресловутая засекреченность не позволила нам установить над этими ледяными островами приоритет. Так, в марте 1946 года полярный лётчик И. С. Котов северо-восточнее о. Врангеля на широте 76° и западной долготы 165° среди обычных морских льдов обнаружил крупный ледяной остров размерами 25 на 30 км, а вскоре его нашли американцы, давшие ему название «Т-1». Летом того же года в Чукотское море уже вошёл отряд подводных лодок США, затем здесь же на дизель-электрических подлодках Boarfish (1947 г.) и Karp (1948 г.) в реальной обстановке испытывался эхоледомер – прибор для плавания подо льдом и поиска полыньи для всплытия.

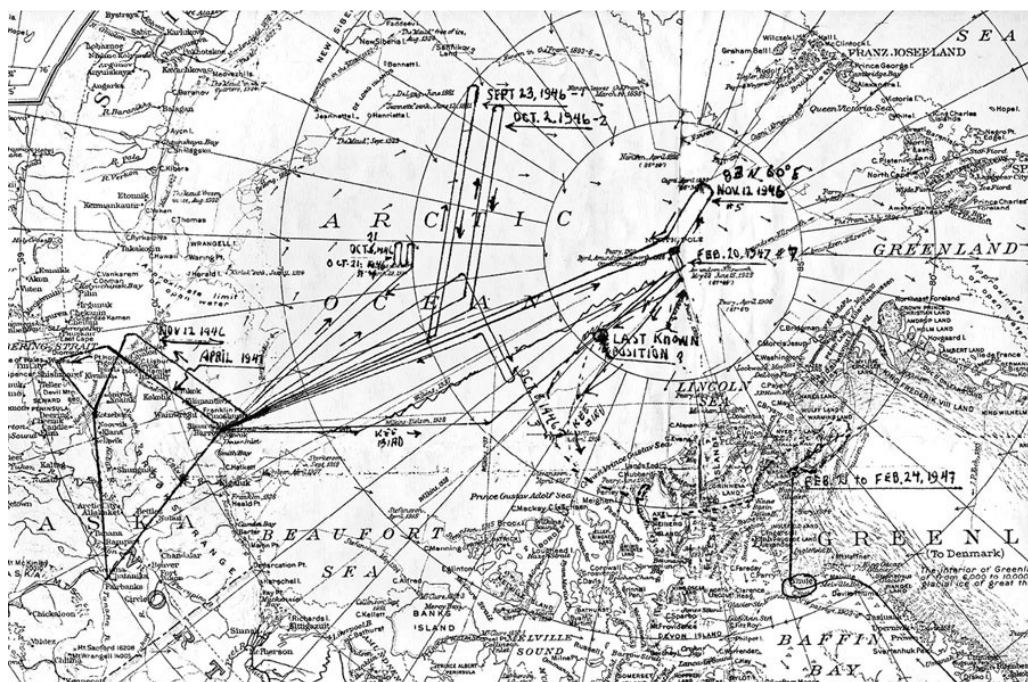


Японский город Хиросима после взрыва 6 августа 1945 г. американской атомной бомбы. В случае начала в 1946-1949 гг. ядерной войны так могли бы выглядеть многие города Советского Союза

5 марта 1946 года в американском Фултоне бывший премьер-министр Великобритании У. Черчилль в присутствии президента США Г. Трумэна произнес речь, формально ставшую началом холодной войны с Советским Союзом. К тому времени основополагающей стала доктрина решающей роли в войне дальней стратегической авиации, а в рамках возникшего противостояния двух политических систем Арктика оказалась самым подходящим военно-стратегическим полигоном для её применения. «Если возникнет новая мировая война, – считали

стратегии США, – *современные виды оружия – реактивная авиация, межконтинентальные ракеты, подводные лодки-ракетоносцы – превратят Ледовитый океан в Средиземное море Третьей мировой войны*». Приоритетное значение в этом случае имели базы, выдвинутые вперёд, в сторону потенциального противника. В западной печати началась пропаганда военно-политического направления, которое получило вскоре название «полярная стратегия», «полярная экспансия». По новой «арктической доктрине», театром военных действий должен был стать Центральный полярный бассейн. Здесь пролегал самый короткий путь для нанесения бомбовых и ракетных ударов по жизненно важным центрам Советского Союза. Для их осуществления на Аляске, в Номе, Галене и под Фербенксом американцы срочно приступили к реконструкции аэродромов, способных принять стратегические бомбардировщики, которые в 1947 г. начали регулярные патрульные полёты уже вдоль наших восточных и северных границ. При этом не следует забывать, что до 1949 года США были единственными обладателями атомного оружия.

В этой ситуации И. В. Сталин приказал А. Н. Туполеву приостановить разработки перспективных бомбардировщиков, а все силы бросить на копирование американского Б-29, несколько экземпляров которого в 1944–1945 гг. произвели вынужденные посадки на Дальнем Востоке и были интернированы. А так как СССР, в отличие от США, не имел военных баз на других континентах, то единственным возможным путем создания передовых авиабаз у берегов Америки стало строительство полярных аэродромов вдоль побережья Северного Ледовитого океана и освоение дальней авиацией ледяного купола Арктики. Для этого необходимо было активизировать деятельность ГУСМП и УПА.



Одна из карт полётов бомбардировщиков Б-29 над Арктикой в 1947 г.

В марте 1946 года И. В. Сталин провёл очередную «рокировку» в ГУСМП. И. Д. Папанин был освобождён от должности начальника Главсевморпути, а на его место назначили первого заместителя Наркома морского флота А. А. Афанасьева, которому быстро подобрали и новых помощников. Заместитель председателя Совета Министров СССР К. Е. Ворошилов, курировавший вопросы Севера, считал, что после войны освободилось много генералов, и выбор был большой. Перебрав десяток претендентов на должность заместителя начальника ГУСМП вместо И. П. Мазурука, он остановился на генерал-майоре авиации А. А. Кузнецове, в то время начальнике высших офицерских лётно-тактических курсов, а в годы Великой Отечественной войны занимавшего должности командующего ВВС Северного флота и заместителя командующего ВВС Тихоокеанского флота. Таким же порядком были назначены: заместителем начальника ГУСМП инженер-контр-адмирал В. Ф. Бурханов и консультантом по научной части директор Государственного океанографического института инженер-контр-адмирал Н. Н. Зубов.



Начальник ГУСМП с июля 1946 г. по март 1948 г. А. А. Афанасьев.



Инженер-контр-адмирал В. Ф. Бурханов.



Инженер-контр-адмирал Н. Н. Зубов

Изменения в кадрах в первом послевоенном году произошли и в Полярной авиации. 15 сентября был издан приказ НКО СССР о расформировании всех подразделений, полков и дивизий ГВФ, по которому лётно-технический состав и самолётный парк передавались территориальным управлениям ГВФ. Демобилизовавшись из армии, в УПА ГУСМП и, в частности, в МАГОН пришло много опытных полярных и военных лётчиков, штурманов и техников. При этом, учитывая специфику полётов в Арктике, даже Героев Советского Союза зачисляли в экипажи сначала вторыми пилотами. Это была обычная практика при переходе авиаторов в УПА из «неполярных» подразделений авиации. Для того, чтобы получить право на полёты в качестве первого пилота, любой лётчик, независимо от его лётного

стажа и квалификации на прежней работе, должен был полетать некоторое время вторым пилотом. Затем, в случае хорошей работы в новой, незнакомой обстановке, он переводился на положение стажёра и летал в качестве первого пилота вместе с инструктором. И только в случае положительных результатов становился первым пилотом. За положительный результат считалась способность пилотировать при погодных условиях «минимум» – видимость 1000 м при нижнем крае облачности 100 м.

За счёт бывших военных, ленд-лизовских и трофейных самолётов пополнился авиапарк УПА. Это позволило вдвое (с 107 до 228) увеличить количество ледовых разведок в Арктике по сравнению с 1945 годом. Увеличилась и длительность полётов. Так, в 1946 г. самолёт Си-47 «Н-368», пилотируемый М. А. Титловым (штурман В. И. Аккуратов, второй пилот и бортмеханик Д. П. Шекуров, бортрадист С. А. Наместников), за три недели апреля и мая налетал около 40 тыс. км по маршруту Амдерма – Диксон – Тикси, обследовав состояние ледяного покрова в Баренцевом, Карском морях и в море Лаптевых, а также совершил восемь рейсов вглубь Арктики для составления ледового прогноза к предстоящей арктической навигации. В одном из полётов, продолжавшемся 15 часов 50 минут, было пройдено без посадки 3700 км, в другом полёте экипаж пробыл в воздухе 19 часов 30 минут, преодолев без посадки 4900 км.

Сменивший их экипаж Си-47 «Н-369» Н. В. Метлицкого (второй пилот Герой Советского Союза К. Ф. Михаленко, штурманы А. П. Штепенко и Н. М. Жуков) в июне, сентябре и октябре в течение 36 дней провёл обширную преднавигационную разведку Баренцева, Карского и Гренландского морей. Причём продолжительность этих полётов составляла от 19 до 25 часов.

В августе 1946 г. экипаж гидросамолёта ПБН-1 «Н-338» лётчика И. Г. Бахтинова (штурман А. И. Штепенко) с группой научных работников обеспечил работу воздушной арктической экспедиции, которая продолжалась 126 часов, из них 84 часа была в воздухе. За это время самолёт дважды пролетел над арктическими морями от Печорского лимана в Баренцевом море до пролива Лонга в Чукотском море, пройдя через Карское море, море Лаптевых и Восточно-Сибирское море. Экспедиция имела кратковременные остановки в портах Диксон, Тикси и в устье Колымы.

Следует отметить, что ледовая обстановка осенью 1946 г. выдалась сложной. Суда, задержавшиеся с выгрузкой и только выходявшие из Певека в пролив Лонга, встречали тяжёлые льды. Два ледокола с трудом справлялись с проводкой, и моряки ежедневно, независимо от погоды, вызывали самолёт для ледовой разведки. Поэтому в октябре, кроме экипажа Н. В. Метлицкого, большой объём работ над Карским морем и морем Лаптевых выполнил экипаж полярного лётчика М. А.

Титлова (штурманы А. П. Шумский и Л. М. Рубинштейн) на самолёте Си-47 «Н-362».

Одновременно самолёты УПА ГУСМП начали обслуживать пассажирские авиалинии Крайнего Севера, например, маршруты Красноярск – Тура, Красноярск – Дудинка, Анадырь – Каменское – Усть-Камчатск и др. В основном на этих трассах летали Ли-2.

В том же 1946-м из Германии на подмосковный аэродром Полярной авиации Захарково перегнали два трофейных ФВ-200С-3 «Кондор». Машины получили бортовые номера «Н-400» и «Н-401», а после установки отечественных двигателей АШ-62 стали называться МК-200. Они имели хорошие лётно-технические характеристики, но на этих экземплярах часто происходили мелкие поломки и отказы агрегатов. Ситуация несколько прояснилась, когда их перегнали под Красноярск. При очередном ремонте на немецком ящике от двигателя обнаружили надпись на русском языке «Чем смогли – помогли». Видимо, к производству привлекались военнопленные или жители оккупированных территорий, которые намеренно использовали бракованные детали и портили оборудование.

«Н-400» передали экипажу М. А. Титлова и активно использовали для ледовой разведки. Три месяца он контролировал зону от Земли Франца-Иосифа до Чукотки, помогая судам пробиваться сквозь тяжёлые льды. За 90 часов, которые «Кондор» отлетал в Арктике, произошло 16 отказов моторов. Механики пробовали утеплять маслосистему, пытались выяснить причины отказов, но ничего не помогало, поэтому было решено отправить самолёт в Москву для замены двигателей.

13 декабря 1946 г. во время выполнения рейса Хатанга – Игарка – Москва над Ямалом заглох один мотор. В этом рейсе на борту вместе с экипажем был 21 человек – научная экспедиция геологов и экипаж известного полярного лётчика Л. Г. Крузе. Ещё через двадцать минут встал второй двигатель, вскоре начал «чихать» третий. Командиру пришлось сажать самолёт, не выпуская шасси, на лед Байдарацкой губы между Усть-Карой и Маррасале. Самолёт замер всего в нескольких метрах от выплывшей из тумана гряды льда и в трёхстах метрах от кромки морского берега.

Через три часа удалось наладить связь. Сразу же услышали: все ближайшие поселки непрерывно вызывают их «Кондор». Радист передал первую радиограмму: *«13 декабря в 13 часов 13 минут произвели посадку. Координаты 69°20' с. ш., 67°30' в. д. Всё в порядке».*

И. П. Мазурук и командир МАГОН В. А. Пущинский выслали радиограммы с приказом немедленно организовать поиск и спасение людей всем находящимся в том районе самолётам и незамедлительно вылетели из Москвы в Амдерму для организации поисков. С собой они

взяли опытных лётчиков И. С. Котова, И. И. Черевичного и И. Г. Бахтинова.

Через день аварийный самолёт был найден экипажем самолёта Си-47 «Н-362» полярного лётчика Н. Л. Сырокваши (штурман В. И. Аккуратов). Все люди были живы, но четверо получили небольшие ранения. Спасатели, не имевшие возможности сесть на этот обломок льдины, с высоты 25 м сбросили им продукты, тёплую одежду и спасательный клипербот.

После удачного сброса грузов Си-47 более двух часов бороздил над льдами, изучал их состояние. Но, увы, весь ледовый покров к северу, востоку и югу от места вынужденной посадки самолёта «Кондор» представлял собой месиво застывшего льда, искореженного торосами и ропками, а к западу, в трёхстах метрах от лагеря, находилось открытое море с плавающими кусками льда, отрывааемых от береговой полосы волнами. Подробно разъяснив Титлову состояние ледовой обстановки и сбросив им выпел с ледовой картой, Сырокваша вернулся в Амдерму.

В организации временного лагеря на льду возле покорёженного «Кондора» помог второй пилот из экипажа Крузе – М. С. Комаров, который из трубопроводов разбитого самолёта изготовил простейшие печки для обогрева, а из обшивки крыльев – несколько сковородок. Так удалось обеспечить людей горячим питанием.

Мазурук решил, что эвакуировать людей можно только самолётами По-2 на лыжах из Нарьян-Мара. Их можно было доставить транспортными самолётами в частично разобранном виде. Правда, По-2 за один раз мог вывезти не более двух пассажиров.

На доставку двух По-2 ушло несколько дней. В Амдерме на их сборку собрались все, кто хоть что-нибудь понимал в технике. Эта нелёгкая работа выполнялась на открытом воздухе, в мороз и метель, при свете прожекторов. В качестве базы избрали посёлок Усть-Кару, откуда Мазурук и Бахтинов вылетели в ледовый лагерь. Сохранять ориентировку им помогали экипажи Пущинского и Сырокваши на самолётах Си-47. Через 40 минут два По-2 сели у костра на приготовленной площадке.



Разбившийся МК-200

В тот день Мазурук и Бахтинов успели вывезти 10 человек, а потом на помощь вылетели из Воркуты ещё два По-2 лётчиков Имерика и Ситникова. К несчастью, один из них потерпел аварию при посадке – замаскированный снегом ропок срезал лыжу. Но сам пилот остался невредимым. А второй самолёт из-за отказа мотора вынужденно сел на льдину. Утром его также начали искать, но экипаж, ликвидировав неисправность, сам прилетел в Усть-Кару.

На третьи сутки на льдине остались только трое: сам Титлов, радист Шаманов и механик Громов. За ними вылетели самолёты Котова и Черевичного. Забрав последних, лётчики покинули льдину, но на обратном пути мотор самолёта Котова начал давать перебои. Пришлось садиться на небольшую льдину.

Осмотр показал, что прогорел клапан и полетел поршень одного из цилиндров. Ремонт без запчастей был невозможен. Но тут, что называется, повезло. Неподалёку лётчики увидели разбившийся накануне По-2 воркутинцев. Посоветовавшись, решили снять с него двигатель и поставить на машину Котова. В мороз, без грузоподъёмных талей и инструмента, это сделать было очень сложно, но на следующий день По-2 благополучно приземлился на аэродроме Усть-Кары. Ледовый лагерь Титлова просуществовал 16 суток.

Второй «Кондор» – МК-200 «Н-401» начал использоваться с 1947 г. в основном для ледовой разведки, и у него тоже были проблемы с эксплуатацией. В 1948 г. в УПА передали ещё один, видимо доработанный, ФВ-200С-4, получивший бортовой номер «Н-500». Но 23 апреля 1950 г. во время посадки на аэродром Якутска пилоты Ф. А. Шатров и Г. В. Сорокин из МАГОН при сильном боковом ветре не справились с управлением, самолёт выкатился за пределы посадочной полосы, сломал опору левого колеса, упал на крыло и развернулся на 180°. Экипаж и единственный пассажир остались невредимы, но повреждения «Кондора» оказались столь значительны, что из-за отсутствия запасных частей его не стали восстанавливать.



Си-47 «СССР Л-1204» был получен по ленд-лизу в 1943 г. и вошёл в состав Полярной авиации под номером «Н-328». После войны передан Красноярскому управлению ГВФ. Остов самолёта до сих пор лежит в тундре

Весной 1947 г. самолётам Полярной авиации пришлось участвовать ещё в одной спасательной операции. 22 апреля у Си-47 «Л-1204» Красноярского управления ГВФ, следовавшего по маршруту Мыс Косистый – Хатанга – Дудинка – Туруханск – Красноярск, через полчаса полёта отказал один из двигателей, от которого работал генератор радиации, и связь прекратилась. Посадку самолёта произвести не было возможности из-за плотной облачности, поэтому полёт над тундрой в поиске «окна» в облаках продолжался на одном левом моторе ещё почти пять часов.



Довоенное фото М. Д. Тюрикова, который во время ВОВ служил в Полярной авиации Главсевморпути, а после стал командиром корабля 26-го авиаотряда Красноярского УГВФ. Лётный стаж – почти 15 лет, причём половина – на Севере. Награждён орденом Красной Звезды, знаком «Почётный полярник», медалями «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне»

Пролетели около полутора тысяч километров. Когда горючее было на исходе, всё же пришлось приземляться на выпущенные шасси. При посадке в конце пробега правое колесо попало в яму – самолет скапотировал, от удара вырвало часть левого двигателя, нос смяло, но люди отделались только ушибами. Через некоторое время экипажу удалось исправить и запустить на несколько минут правый двигатель. Зажглись фары, закрутились деформированные лопасти винта, получила питание радиация. Но в Хатанге успели принять лишь обрывочные сигналы, а затем мотор окончательно заглох.

Трёхнедельные поиски в районе Хатанги пропавшего борта самолётами Красноярского управления результата не принесли. Когда надежда найти живых людей стала угасать, из Москвы был направлен экипаж опытного полярного лётчика В. В. Малькова на самолёте Ли-2, оборудованном лыжным шасси, а со стороны Хатанги поиски поручили экипажу Героя Советского Союза Ф. А. Шатрова.

Опираясь на мнение радиста аэропорта Волочанка, принявшего последние сигналы с места аварии, уже на второй день по прибытии

экипажу Ф. А. Шатрова в 220 км севернее Волочанки удалось разглядеть на снежной целине сначала несколько человек, отчаянно машущих руками. А по их следам был обнаружен и Си-47, из которого выбежали люди.

Так как самолёт Шатрова был на колёсном шасси и не мог приземлиться на снег, пришлось сбросить только несколько спальных мешков и три запаянные коробки с неприкосновенным запасом.

На другой день в аэропорт Волочанка прибыло звено из трёх самолётов По-2 под командованием М. Е. Сахарова. Они по полученным координатам без труда нашли пострадавших и произвели посадку. Оказалось, что выжили все 28 человек, оставшихся в самолёте ждать помощи, только у некоторых были небольшие обморожения рук и лица. Командир М. Д. Тюриков, бортмеханик В. А. Писмарёв, бортрадист А. Д. Смирнов и ещё четверо пассажиров (только что освобождённые заключённые) ушли за помощью в заснеженную тундру и пропали без вести.

После того, как была подготовлена посадочная полоса для Ли-2, звено По-2 с четырьмя пассажирами вернулось в Волочанку. Остальных людей 18 мая 1947 г. забрал экипаж Ли-2 В. В. Малькова.

Каждый вылет в Арктику на ледовую разведку приносил новые сведения об этом бескрайнем пространстве. Но изредка бывали и исключительные открытия. Об одном из таких полётов рассказал знаменитый полярный штурман В. И. Аккуратов: «Для выполнения стратегической ледовой разведки в Центральном бассейне и южных морях Арктики 18 марта 1947 года мы с пилотом Л. Г. Крузе стартовали к географическому полюсу. Нужно было сделать ледовый разрез вдоль 180-го меридиана. Беспосадочный перелёт рассчитывался на 16 часов. Машина, как всегда в таких рейсах, была сильно перегружена, фюзеляж забит бочками с запасом бензина.

Мы шли на высоте 600 метров. Стояла ясная солнечная погода, как обычно бывает ранней весной в восточном секторе Арктики. Близились время обеда. Неожиданно левый мотор пронзительно взвыл. Самолёт резко дернулся. Я бросил взгляд в иллюминатор. Левый винт не вращался.

- Бочки с горючим за борт! - спокойно приказал Леонард Густавович. - Штурман, курс - на остров Врангеля!

В открытый люк одна за другой полетели двенадцать бочек. Самолёт без «балласта», резко снизившийся до трёхсот метров, уверенно шёл на этой высоте. Глаза привычно искали впереди льдину, пригодную для вынужденной посадки: правый двигатель работал, но он был перегружен и мог отказать в любой момент. Подходящие ледяные поля изредка встречались, но садиться здесь на колёса - значит наверняка потерять самолёт. Да и организовать спасательную экспедицию будет не так-то просто...

Но двигатель пока работал. Нам удалось вновь набрать высоту – мы шли теперь на 700 метрах.

Я внимательно следил за курсом и горизонтом. Видимость была беспредельной. Под нами расстилались льды, испещрённые чёрными разводьями. Вдруг в поле зрения бинокля возникло странное чечевицеобразное облако. Оно поднималось над горизонтом, не меняя формы и положения. Вскоре оно стало доступным и для невооружённого глаза...

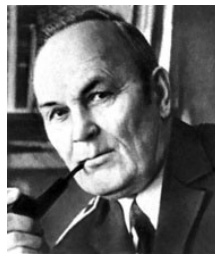
Крузе тоже его заметил.

– Видишь? Что это такое? Подозрительно...

– Да, это не облако!

Через 20 минут мы уже ясно различали большой остров с высокими обрывистыми берегами. На нем отчетливо виднелись русла замерзших ручьёв, а у берега – ровный припай. С юго-востока остров был ограждён от дрейфующих льдов высоким валом торошения. Заснеженные холмы тянулись до границ видимости.

– Земля!



Заслуженный штурман СССР В. И. Аккуратов участвовал в высадке группы И. Д. Папанина на Северный полюс. Работал штурманом во многих арктических экспедициях. Более 15 лет был главным штурманом Полярной авиации

Все припали к иллюминаторам. «Но как она попала сюда? Ведь мы летали здесь в прошлом году! Сбились с курса? Тогда это Канада или Аляска? Нет, расчёты верны. Идём точно...» – тревожно и быстро работали мысли, и, будто прочитав их, Крузе обернулся ко мне:

– Проверь координаты! Откуда эта земля? Ещё напоремся на американцев!

Я тщательно проверил расчёты.

– Широта $76^{\circ}26'$, долгота $173^{\circ}09'$ западная. Сомнений нет! Поздравляю с открытием острова!

Все молчали. По-моему, один я был уверен, что мы не заблудились в полярной пустыне.

- До Врангеля 660 километров. 3 часа 35 минут ходу! - Я взял планшет и стал зарисовывать приближающийся остров. Вскоре он был под нами. Моя уверенность успокоила Крузе.

- Да, это, несомненно, земля! Нужно срочно радировать в Москву - открыт новый остров!

- Леонард Густавович, мы идём на одном моторе... Нас никто не осудит, давай сядем. Такого случая больше не представится!..

Крузе строго посмотрел на меня.

- Никто не осудит? Съедят за такую посадку! Придём на Врангель, заменим мотор и прилетим обратно!

- Но тогда причины не будет. А сейчас - вынужденная. Мы имеем право! Смотри, какой ровный припай!

- Нет, нельзя! Кто его знает, чей это остров! Замеряй лучше его габариты, пересекаю в двух направлениях!

Мы дважды прошли над островом - сначала вдоль, потом поперёк. Его длина составляла 35 км, ширина - 26. По форме он напоминал сердце. Хорошо различались русла ручьёв, кое-где выступали бурые обтаявшие камни. Остров был сильно заснежен, но все же это была земля! Реальная, почти осязаемая.

Я заметил, что Крузе внимательно изучает припай, прицеливаясь на посадку. Но снежный покров был хотя и неглубоким, но испещрённым высокими серповидными застругами.

- Нет, побьём машину! Зарисовывай - и домой! - твёрдо произнес Крузе и, расстроенный, отвернулся.

По прибытии в бухту Роджерс мы составили акт об открытии острова и передали по радио запрос о доставке нового двигателя. Кроме того, мы просили разрешения посетить остров и высадить на нём партию зимовщиков.

Ответа мы так и не получили. А через месяц, когда мы отремонтировали самолёт, нам было приказано заняться своим делом: водить суда по трассе Северного морского пути.

Только в августе получили мы разрешение на полёт к открытому острову. Но уже начиналась арктическая осень с её сильными туманами, оледенениями и снегопадами. А в 1948 году стало известно, что наш остров заново открыли американцы, назвали его «Тарджет-1» и заняли под свою авиабазу. Иными словами, американцы превратили ледяной остров - флоберг - в «непотопляемый авианосец». Мы неоднократно встречали его впоследствии. Над ним развевался полосатый флаг Соединённых Штатов».

1.3. В начале славных дел

Весной 1947 года МАГОН УПА получила два самолёта Пе-8 («СССР-Н395» и «СССР-Н396»), которые конструктор И. Ф. Незваль совместно с И. И. Черевичным подготовили для эксплуатации в полярных условиях.

Для проведения полноценных испытаний сразу решили выполнить на них по два транспортных рейса. 7 июля того же года Пе-8 «Н-395» был разбит при взлёте с мыса Косистый в районе Хатангского залива. Причиной аварии стала ошибка механика, который перекрыл все четыре крана топливоподдачи, и все двигатели самолёта разом остановились. И. И. Черевичный мастерски совершил вынужденную посадку на холмистую и заболоченную тундру, люди не пострадали, но самолёт ремонту уже не подлежал. Вину за эту тяжёлую аварию взял на себя командир корабля.



Самолёт Пе-8 «СССР-Н396» на аэродроме в Маточкином Шаре

Второй из переоборудованных Пе-8 под командованием В. Н. Задкова включили в качестве топливозаправщика в состав авиагруппы секретной Высокоширотной воздушной экспедиции (ВВЭ) «С-2» или «Север-2», которая стала советским ответом на всё возрастающую активность американцев и канадцев в Арктике. Официальным её началом стало правительственное постановление от 19 февраля 1948 г.

За какой год	Катастрофы	Аварии самолётов	Аварии моторов	Поломки самолётов	Вынужденные посадки	Чрезвычайные случаи	Остальные происшествия	Всего происшествий	Налёт часов					100-проценти. потери самолётов		Погубо людей		
									общий	на 1 ка- тастро- фу	на одну аварию самолёта	на одну аварию- катастрофу	на одно летное про- исшествие	всего	по типам	пассажиры	летный состав	всего
1947	1	9	9	14	43	1	5	82	21 849	21 840	2427	2185	287	8	Ли-2=1, Ил-12=1, Пе-8=1, С-204=3, По-2=2	—	1	1
1946	—	5	7	14	53	2	4	85	14 646	—	2928	—	188	5	С-47=1, ФВ-200=1, С-204=1, По-2=2	—	—	—

Таблица аварий в Полярной авиации в 1946–1947 гг.

Кроме Пе-8, в состав ВВЭ также вошли шесть Ли-2 на лыжах, четыре только запущенных в серию Ил-12 и пять Си-47 из 2-го транспортного

авиаполка (с 02.02. 1949 г. – 708-й авиатранспортный полк особого назначения) 2-й АДОИ (авиадивизии особого назначения) ВВС. Всего в экспедиции участвовал 251 человек, в том числе от ГУСМП – 120 человек, от военной авиации – 125 человек. Из лётного состава Полярной авиации командирами экипажей были И. И. Черевичный, В. И. Масленников, М. В. Водопьянов, И. С. Котов, М. Н. Каминский, Б. Н. Агров, Л. В. Шульженко, М. И. Козлов, Н. Н. Андреев, А. В. Багров и М. А. Титлов. Авиаотрядом руководил генерал-майор авиации И. П. Мазурук. Подготовкой экспедиции по линии УПА с июля 1947 г. занимался его новый начальник полковник М. Н. Чибисов, вступивший в эту должность по просьбе А. А. Кузнецова в мае 1947 г. Это был опытный морской лётчик, в 1944–1945 гг. командовавший спецгруппой по перегонке ленд-лизовских гидросамолётов типа «Каталина» из США в СССР.

Чтобы оценить ситуацию перед проведением Высокоширотной воздушной экспедиции, он на знакомой ему «Каталине» ПБУ-6А проинспектировал маршрут Москва – Диксон – Игарка – Дудинка – Хатанга – Тикси – Кресты Колымские – бухта Провидения – Угольная – Котельный – Москва. (Согласно записям в лётной книжке, в 1947 г. его общий налёт составил без минуты 203 часа).



Американский бомбардировщик Б-29, потерпевший аварию в Гренландии во время разведывательных полётов по программе Ptarmigan в феврале 1947 г.

В справке о лётных происшествиях за 1946 и 1947 годы полковник Чибисов подробно описал и неудовлетворительное состояние аэродромов, и плохое обслуживание материальной части в аэропортах, и недостатки в работе со стороны диспетчеров аэропортов и радиослужбы.



Полковник М. Н. Чибисов. В морской авиации с 1931 г. В 1934-1940 и 1943 гг. служил в ВВС ТОФ, в 1941 г. - в ВВС БФ. В 1944-1945 гг. командовал спецгруппой по перегоке «Каталин» из США в СССР, затем командир 19-й МТАД. С мая 1947 г. по январь 1951 г. - начальник УПА ГУСМП. Позже - генерал-майор, командир 16-го минно-торпедного авиационного училища в г. Камышин

Так, например, неоднократно возникали поломки самолётов при посадке «на рыхлый снежный покров», на «размокшую почву» или «мягкий грунт» взлётно-посадочной полосы. Причиной частых пожаров машин был «подогрев мотора лампой АПЛ-1», причиной вынужденных посадок - наличие в бензобаке воды, «заправленной вместе с бензином».

Оценив ситуацию, М. Н. Чибисов отметил в своём дневнике: «Картина складывалась непростая. Места базирования полярной авиации находились на большом расстоянии друг от друга и были раскиданы почти по всему побережью Северного Ледовитого океана. Взлёты и посадки осуществлялись с естественных полос - так было даже в Игарке и Крестах Колымских, где располагались постоянные авиагруппы. Первое, что бросалось в глаза, - это слабое техническое обеспечение полётов и бедность аэродромного хозяйства. Достаточно упомянуть, что в условиях полярной ночи, длившейся до 5 месяцев, полосы посадки и взлёта в лучшем случае освещались слабенькими фонарями «летучая мышь». А чаще всего - кострами горящего мазута. Недостаточность жилого фонда для сотрудников, отсутствие нормальных помещений для отдыха экипажей обескураживали. И это при том, что личный состав работал в тяжелейших условиях и, по большей части, при температурах от -25°C до -40°C. <...> В маленьких, кое-как обустроенных аэропортах пассажиры, как дрова, валялись на полу, ожидая самолёта. Из-за сложных метеоусловий такие ожидания частенько затягивались на несколько суток, а то и недель...»

Поэтому первым делом для экспедиции в авральном порядке были созданы опорные базы на островах Котельный и Врангель, где хранились запасы продовольствия, горючее, запасные части, научное оборудование и пр., а для кардинального изменения ситуации Совет

министров СССР 25 марта 1948 года принял решение о строительстве по всему Крайнему Северу вдоль трассы Северного морского пути 14 аэродромов, отвечающих самым высоким требованиям. Выполнение работ поручили Главсевморпути, а его руководство укрепили бывшим начальником управления материально-технического снабжения (строек и лагерей) НКВД генерал-майором инженерно-технической службы В. А. Поддубко. В декабре того же года в Министерстве госбезопасности СССР собрали информацию о ходе работ и подготовили для руководства страны несколько докладных о катастрофическом состоянии дел на строительстве аэродромов вдоль северных границ страны.



Начальник ГУСМП, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации А. А. Кузнецов. 1948 г.

Вопрос уже стоял об «исследовании будущего театра военных действий в свете усиления угрозы реального ядерного удара по СССР», поэтому необходимо было, не дожидаясь ввода в строй обещанных 14 грунтовых аэродромов, срочно находить и осваивать «ледяные авианосцы» в Арктике.

Тематический план работ ВВЭ «С-2» был утверждён секретным постановлением Совета Министров и включал комплексное научное изучение района Арктики, известного как «область полюса относительной недоступности», решение практических вопросов обеспечения уверенного самолётовождения и плавания на трассе Севморпути, изучение теоретических проблем океанографии, физики атмосферы, геомагнитного поля Земли. Целями военно-технической подпрограммы стали: определение возможности базирования и действий боевой авиации и сухопутных войск во льдах и на побережье Ледовитого океана в случае военного столкновения между СССР и США в Арктике, а также испытания новой техники (самолётов, средств

навигации и связи, систем бомбометания, способов и средств маскировки и т. п.).

Для Главсевморпути приоритетными становились задачи по организации этой и подобных авиаэкспедиций в ближайшем будущем, что привело к очередным кадровым перестановкам. В конце марта 1948 г. А. А. Афанасьев был назначен на пост министра морского флота СССР с сохранением должности начальника ГУСМП (через месяц он будет арестован, обвинён в шпионаже и приговорён к 20 годам лишения свободы). В октябре того же года генерал-майор авиации А. А. Кузнецов становится начальником ГУСМП.



Начало строительства временного ледового аэродрома

В МАГОН в это время группа полярных лётчиков под руководством инструктора Н. В. Метлицкого срочно осваивала новый самолёт Ил-12, который планировали использовать в экспедиции и который сразу завоевал симпатии экипажей. Помимо лётчиков МАГОН к участию в экспедиции привлекли экипажи из региональных авиагрупп. В частности, из Игарки вызвали самолёт Ли-2 лётчика К. Ф. Михаленко. Но всё равно ГУСМП в то время не располагало нужным количеством самолётов и лётным составом для выполнения и экспедиционных, и повседневных работ. Поэтому, чтобы обеспечить ледовые аэродромы необходимыми грузами и обслуживающим составом, маршал авиации К. А. Вершинин предложил для решения всех оперативно-тактических задач в Арктике использовать лётчиков ВВС и передал в УПА несколько военных экипажей с самолётами из 2-го транспортного авиаполка особого назначения (ТАП ОН). Для сохранения секретности на самолётах смыли красные звёзды и номера, заменив надписью «Аэрофлот». Лётный состав переодели в форму лётчиков Гражданской авиации, но так как военные пилоты никогда не летали в Арктике и не были знакомы со спецификой полётов в ней, то для приобретения опыта к каждому военному экипажу УПА прикомандировало трёх своих инструкторов – лётчика, штурмана и бортрадиста.



Круглая палатка КАПШ-1, за ней более поздняя овальная палатка КАПШ-2

Научный состав экспедиции состоял из 23 человек. Руководил экспедицией новый начальник ГУСМП генерал-майор А. А. Кузнецов, его заместителем по научной работе был начальник геофизического отдела АНИИ М. Е. Острекин, а по материально-техническому обеспечению – Б. В. Вайнбаум. Заместителем начальника экспедиции по военной части стал Герой Советского Союза полковник Н. Г. Серебряков.

Прежде всего надо было решить вопрос с жильём для членов экспедиции, поскольку в это время в Арктике ещё продолжается зима. В своё время конструкцию палатки для «СП-1» предложил конструктор С. А. Шапошников, но она была слишком громоздкой и тяжёлой. На этот раз Шапошников создал новый тип сферической палатки КАПШ-1 (каркасная арктическая палатка Шапошникова) на каркасе из дюралевых дуг. Чехол из плотной чёрной ткани и подстёжка из белой бязи, водонепроницаемый перкалевым пол обеспечивали определённый комфорт, а для отопления использовался газ бутан-пропан в металлических баллонах.



Аэродром базы № 2. 1948 г.

Для проведения гидрологических работ и подъёма образцов грунта со дна океана инженер Ю. К. Алексеев создал лёгкую гидрологическую лебёдку с бензиновым моторчиком и тонким, но прочным стальным тросом. Назначенные в экспедицию сотрудники Арктического

института М. М. Сомов, П. А. Гордиенко, А. Ф. Трёшников, М. М. Никитин, Л. Л. Балакин тренировались работать на лебёдке в сквере института.



Участник ВВЭ «Север-2» капитан И. И. Наседкин за полёты в Арктике был награждён орденом Ленина. 1949 г.

В состав экспедиции были включены так называемые «прыгающие» отряды. Метод их работы заключался в следующем: два самолёта с научной группой на борту и облегчёнными приборами совершают посадку на дрейфующую льдину в намеченной точке и выполняют комплекс наблюдений в течение 1-3 суток. После этого перебазируются, или «перепрыгивают», в следующую точку. Этот метод так и стали называть – «метод прыгающих групп». Работой этих отрядов руководил М. М. Сомов.

Следует подчеркнуть, что такие первичные посадки на неизвестные и неподготовленные снежно-ледяные площадки были очень рискованными и требовали особого мастерства лётчиков и слаженности действий экипажа. Обычно после визуального обнаружения достаточно большого участка пакового льда без трещин и торосов на него сбрасывалась дымовая шашка для определения направления ветра. При посадке один из членов экипажа, как правило радист или механик, в открытую дверь смотрел назад, на следы от лыж: если те темнели – значит лёд тонкий и под ним вода. Пилот тут же давал полный газ и взлетал. Если след белый, то радист спрыгивал на лёд с ручным буром и проверял толщину льда, а самолёт, не останавливаясь, двигался вокруг него. Если лёд оказывался достаточно толстым – он останавливался. Если же нет – то радист бежал к машине, где его в дверях подхватывали двое, а самолёт взлетал. Каждая из таких первичных посадок оплачивалась отдельно.

В период подготовки к экспедиции в УПА произошла катастрофа Ли-2 «Н-444». 8 марта 1948 г. самолёт с экипажем из МАГОН (командир В. А. Попов) в ходе рейса Дудинка – Амдерма пропал без вести. Полёт проходил в ночное время, на борту его находились 6 членов экипажа и 14 пассажиров, в том числе командир Чукотской авиагруппы Телес и

два ребёнка. Поиски начались уже на следующий день. Велись они интенсивно и долго, но результатов не дали.

ВВЭ «Север-2» началась 17 марта 1948 г. вылетом из Москвы нескольких военно-транспортных самолётов с лучшими экипажами для проверки трасс и аэродромов по маршруту Москва – Архангельск – Нарьян-Мар – Амдерма – Диксон – Хатанга – Тикси. Искали пригодные для посадки тяжёлых самолётов льдины. В трёх районах Арктики нашлись подходящие площадки, где для работы учёных было организовано три ледовых аэродрома: первый – к северу от Новосибирских островов в точке с координатами 80°32' с. ш. и 150°10' в. д., второй – в 380 км от Северного полюса в точке с координатами 86°38' с. ш. и 157°22' в. д., третий – ближе к США, в районе «полюса недоступности» в точке с координатами 80°15' с. ш. и 175°40' в. д. Участник этой экспедиции, в то время штурман Си-47, капитан И. И. Наседкин вспоминал: *«В полёт пошли только добровольцы. Риск был велик. Не знали, что ждёт. В Арктике почти никто не летал. Всех предупредили – экспедиция совершенно секретная, никому – ни слова. Все военные полетели под своей «легендой»: географ, топограф и т. п. Сроки экспедиции не были определены.*

Пошли на самолётах Ил-12, Ли-2, Си-47. Все переоделись в гражданское. На бортах закрасили военные знаки. Выдали оружие. Мне, как штурману, было тяжело вести самолёты – ориентиров нет, а по всему маршруту всего три радиомаяка: на Диксоне, в Тикси и на мысе Шмидта. Не было карт магнитных склонений, да и радиосвязь на тех широтах была ненадёжной. С огромным трудом прошли. Задание выполнили. В лётной книжке потом начштаба записал: «Спецрейс. Налёт 82 ч.».

Вылет основной группы самолётов состоялся 2 апреля 1948 г. с Центрального аэродрома Москвы на самолётах Ли-2 и Ил-12. Через день в путь отправились из Подмосковья скоростные бомбардировщики Пе-2 и истребители МиГ-3, которые шли южнее основной группы по трассе Салехард – Норильск – Хатанга – Тикси – мыс Шмидта. В пути к ним присоединились два самолёта ВМФ.

На первой базе научную группу возглавил М. М. Сомов, на второй – Я. Я. Гаккелль, а на третьей – А. Ф. Трёшников. С 10 апреля на всех трёх базах работы пошли по полной программе. Все спешили, так как приближалась весенняя оттепель.

«Прыгающие отряды» на двух самолётах Ли-2 и Ил-12 – экипажи и несколько учёных – вылетали в разные районы Полярного бассейна. После выбора посадочной площадки самолёты садились, экипажи ставили палатки, учёные проводили необходимые гидрологические замеры. Затем самолёты перелетали в другой район или возвращались на одну из баз экспедиции. Была чётко отработана методика проведения промерных работ на дрейфующей льдине.



Знаменитые полярные асы И. И. Черевичный и М. В. Водопьянов. 1948 г.

23 апреля 1948 г. три самолёта Полярной авиации доставили отряд М. М. Сомова в географическую точку Северного полюса. Учёные немедленно начали проводить комплексные наблюдения. Гидрологи М. Сомов и П. Гордиенко взрывом проделали лунку в полутораметровом льду, установили на ней лебёдку и накрыли её палаткой. Глубина возле Северного полюса оказалась равной 4039 м. Один из самолётов под командованием И. И. Черевичного в тот же день улетел на базу № 3. На полюсе остались два Ли-2 под командованием И. С. Котова и В. И. Масленникова. Всего на обоих бортах находилось 18 человек: 12 членов экипажей, 4 научных работника, журналист и кинооператор.

На второй день в районе полюса началась интенсивная подвижка льдов. Льдина, на которой размещались самолёты и лагерь, треснула в нескольких местах. Одна трещина, продолжая расширяться, прошла вблизи самолётов, отрезав их от взлётной полосы. Местами образовались разводья. Вскоре трещины прошли даже под самолётами. В тридцатиградусный мороз пилоты прогрели моторы, чтобы отъехать от опасной зоны. Но стронуть машины с места не удалось – примёрзли лыжи! Чтобы сдёрнуть и развернуть самолёты на ледяном пятачке, пришлось тросом зачалить Ли-2 за киль и всем лагерем впрячься в постромки. Трещины на льдинах закрыли наспех изготовленными дощатыми настилами.

Торошение льдов в этом районе происходило более суток. Только на второй день подвижки прекратились. Пришлось заново строить взлётную полосу, прорубая в торосах широкие проходы, взрывая их, засыпая трещины обломками льда и затем заливая их водой. С трудом удалось выровнять полосу длиной 340 м, а для взлёта самолёта Ли-2 требовалась минимальная полоса длиной 680–700 м. Нужно было спешить, чтобы улететь до начала новой подвижки. Для облегчения машин пришлось бросить лебёдку, часть оборудования, продовольствие, бочки с горючим и даже большую ценность по тем временам – баллоны со сжиженным газом, а бензина взять всего на час полёта. В самолёты погрузили только самое ценное оборудование. М.

М. Сомов позднее вспоминал: «Это был «цирковой» взлёт. Первым взлетел самолёт Котова. Я был на первом самолёте. Моторы взревели в начале небольшой полосы. И лыжи покатались, грохоча о лёд. Всё быстрее и быстрее приближалась полоса развоя, а за ней – синие хребты торосов. Казалось, самолёт соскочит в воду и через мгновение врежется в торосы. Но в нужный момент Котов поднял самолёт в воздух, и мы уже летим над торосами. Вслед за Котовым благополучно взлетел второй самолёт – Масленникова... Мастерство наших пилотов при взлёте спасло нам жизнь». Самолёты сумели сесть на временной базе в 150 км от полюса, где на Си-47 с горючим для дозаправки их ждал капитан Л. В. Шульженко. Вскоре учёные продолжили свою работу.



Герой Советского Союза В. Д. Боровков

Через сутки, забрав запасную лебёдку на второй базе экспедиции, отряд М. М. Сомова вместе с заместителем начальника экспедиции по науке М. Е. Острекиным вылетел к месту предполагаемого второго магнитного полюса. Наблюдения в этой точке были выполнены обстоятельные, но второго магнитного полюса здесь не оказалось. Но в этот день, 27 апреля 1948 года, в точке с координатами $86^{\circ}26'$ с. ш. и $154^{\circ}53'$ в. д. было сделано другое открытие – здесь, совсем рядом с Северным полюсом, вместо ожидаемой океанической глубины 4-5 километров было зафиксировано всего лишь 1290 метров. Так был открыт подводный хребт Ломоносова, протянувшийся от Новосибирских островов через полюс к канадскому острову Элсмир.



Герой Советского Союза В. А. Попов

Всего в период работы экспедиции самолёты совершили 121 посадку на ледовые аэродромы на дрейфующих льдах в 10 пунктах Центральной Арктики, а 6 мая 1948 г. экипаж майора И. Г. Севостьянова из 2-го ТАП ОН с инструктором от УПА В. М. Перовым на военнотранспортном самолёте Ил-12 достиг Северного полюса, где несколько часов проработали сотрудники Арктического института.



Герой Советского Союза майор И. Г. Севостьянов

Также в апреле в ходе одного из разведывательных полётов пилот И. П. Мазурук и штурман Б. И. Иванов в точке 85°45' с. ш., 140°50' в. д. обнаружил новый, пока самый крупный «ледяной остров» в Центральной Арктике, длиной 32 км и шириной до 28 км с обрывистыми берегами, долинами и оврагами. Примерно через полтора года И. П. Мазурук видел его уже сравнительно недалеко от полюса, на 87° с. ш., 155° в. д. и уже обследованным и обжитым американцами, которые дали острову название «Т-2».

Всего в апреле – мае экспедицией были организованы восемь временных баз на льду, в том числе в точке географического Северного полюса, на которых проводились разно-образные научные исследования. Работы в высоких широтах были закончены 8 мая, после чего экспедиция «Север-2» на Си-47 и двух Ил-12 возвратилась в Москву и в Ленинград.

Успешная работа ВВЭ «Север-2» дала полярным авиаторам бесценный опыт посадок на дрейфующие льды, научным работникам – уникальные материалы, а руководству ГУСМП и командованию ВВС – уверенность при планировании новых операций в Арктике.

Сразу после сбора первой информации о состоянии ледяного поля в различных районах Арктики было решено провести эксперимент по перелёту группы новых истребителей Ла-11 на один из ледовых аэродромов, используемых учёными. В случае успеха операции

появлялась возможность размещать самолёты на аэродромах за Полярным кругом и на дрейфующих льдинах и использовать истребители для перехвата вражеских бомбардировщиков на дальних северных рубежах.

Ещё раньше, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 12 декабря 1947 г., на часть Ла-11 поставили противообледенительную систему для лобового стекла фонаря и лопастей винта, а на несколько самолётов – реверсивные винты с доработанной системой управления, которые упрощали посадку на ледовых аэродромах, так как при этом не требовалось использования энергичного торможения.

30 марта 1948 г. лётчик А. Г. Прошаков провёл специальные испытания для определения возможности безопасного взлёта Ла-11 на лыжах с неукатанного снега. Четыре взлёта он выполнил на колёсах с укатанной снежной полосы и шесть – на лыжах с неукатанной полосы.



Герой Советского Союза В. И. Масленников

На первом этапе операции группа в составе трёх истребителей Ла-11 выполнила перелёт из Москвы на аэродром мыса Шмидта (на Чукотке) дальностью 8500 км. Следует заметить, что аэродром на мысе Шмидта представлял собой галечную косу длиной около километра и шириной 30-40 метров, обозначенную флажками и заканчивавшуюся неширокой морской протокой. На краю косы стояли два дощатых домика для обслуживающего персонала и экипажей.



Герой Советского Союза И. И. Черевичный. Апрель 1954 г.

К первому полёту в район Северного полюса были привлечены лётчики В. Д. Боровков, В. А. Попов и штурман авиагруппы С. А. Скорняков из 1-й иад и 53-го иап, базировавшегося возле чукотского поселка Уэлькаль и имевшего большой опыт длительных полётов на истребителях в сложных метеоусловиях Севера. Обеспечивали экспедицию экипажи самолётов Ли-2 из 650-го отдельного транспортного авиаполка, Си-47 из 1-го транспортного авиаполка 2-й авиационной дивизии особого назначения и Ил-12 из 708-го транспортного авиаполка особого назначения. Возглавил эту операцию начальник ГУСМП генерал-майор А. А. Кузнецов.

На этапе подготовки к перелёту три Ла-11 и двухмоторный разведчик Ту-6 (модификация бомбардировщика Ту-2) в качестве лидера провели несколько тренировочных полётов в полярных условиях, базируясь на мысе Шмидта и острове Врангеля. Затем с острова Врангеля на разведку к полюсу вылетел Ту-6, имевший достаточно хорошее навигационное оборудование. Он совершил посадку на льди-ну в районе Северного полюса (82°51' с. ш. и 172°30' в. д.) и вернулся на материк. 7 мая 1948 года при благоприятном погодном прогнозе все три истребителя на колёсном шасси, следуя за лидером Ту-6, перелетели на базу № 2 и благополучно сели на подготовленную льдину. ВПП была хорошо расчищена на длину около километра и ширину метров триста. Но когда шасси коснулись ледяной поверхности, то даже при полностью включенных тормозах самолёт не гасил скорость. Пришлось использовать опыт автомобилистов, часто притормаживая и отпуская педаль. Позже в наградном листе полковник Н. Г. Серебряков отмечал: *«Самолёт посадочных лыж не имел и посадки производились на колёса. Всё это было произведено мастерски, так как посадочные площадки были крайне ограничены и заснежены. Условия полёта проходили в тяжёлых метеорологических условиях Арктики. Для выполнения таких заданий необходимо проявление мужества и отваги»*. А пока лётчики отметили это событие обедом из сибирских пельменей на льдине в Северном Ледовитом океане, расположенной на 82°15' с. ш. и на расстоянии 1200 км от материка. Через 12 часов они вернулись назад. **Посадки истребителя на дрейфующие льды были выполнены впервые в истории авиации.**

К сожалению, второй полёт на льдину весной 1949 г. уже шести истребителей окончился трагически. Три лётчика, не имевшие опыта полётов в Центральной Арктике, в сложных метеоусловиях потеряли в воздухе ориентацию и на обратном пути разбились в районе Амдермы.



Истребитель Ла-11 на лыжах. Лыжи имели сверху специальное гнездо для свободного захода самолёта на колёсах, фиксировавшихся упорами с полукруглыми вырезами. После отрыва самолёта лыжи оставались на земле. Закатка истребителя осуществлялась командой из 15 человек за 2-3 минуты

Позже было ещё несколько таких экспедиций в разных районах Арктики, и лишь затем Ла-11 стали регулярно нести вахту по охране наших северных границ. Для этого пришлось, в частности, оснастить самолёты противообледенительными системами, улучшить навигационное оборудование и обеспечить взлёт с неукатанных снежных полос. В конце 1940-х годов на дрейфующей льдине базировался уже полк истребителей Ла-11.

Ещё одним достижением Полярной авиации в 1948 г. стало обеспечение в конце лета работы экспедиции океанолога А. Ф. Трёшникова при проведении аэромагнитной съёмки по маршруту от Новой Земли до о. Врангеля. К работе был привлечён надёжный гидросамолёт ПБН-1 «Номад», имевший большую продолжительность полёта. Экипажем командовал И. И. Черевичный. За месяц авиаторы и учёные налетали более 50 тыс. км. Помимо выполнения основного задания А. Ф. Трёшникову также удалось составить подробную карту ледяного покрова в центральном и восточном секторах Арктики.

Но, к сожалению, не обошлось в Полярной авиации в этот год и без потерь. 16 сентября в ходе проведения ледовой разведки над Баренцевым морем пропал Ли-2 «Н-464» под командованием В. А. Адамова. Он вылетел из Амдермы при достаточно хорошей погоде, миновал Карское море, дошёл до Земли Франца-Иосифа и, выполнив задачу, повернул на обратный курс. После мыса Желания метеоусловия резко ухудшились. Задул сильный встречный ветер, штормовое море закрывалось туманом, который становился всё гуще. Резко упала путевая скорость. Командир повернул к берегу Новой Земли, но в отсутствие видимости проскочил через пролив Карские Ворота и оказался снова над Баренцевым морем. В это время закончилось горючее.

На поиски людей было направлено несколько самолётов. Всей операцией руководил начальник УПА полковник М. Н. Чибисов. Удалось обнаружить только клипер-бот с вещами членов экипажа и бочку из-

под горячего с пропавшего Ли-2. Кроме В. А. Адамова погибли штурман С. С. Круглов, механик Л. В. Голотин, радист Н. А. Олейник и известный гидролог А. Н. Золотов.



Ту-6 – первый в СССР фоторазведчик, строившийся серийно, и лидер истребителей Ла-11 в полётах на арктические аэродромы

А 1 ноября того же года на трассе Усть-Янск – Мыс Косистый из-за поломки мотора потерпел катастрофу Ли-2 «Н-494» (командир корабля П. Ф. Журавлёв). Самолёт был найден только 17 ноября на льду бухты Кожевникова в 16 км восточнее а/п Мыс Косистый полузатопленным и вмёрзшим в лёд. Все шесть членов экипажа погибли.

Эффективность метода работ ВВЭ «Север-2» и исключительная ценность полученных результатов свидетельствовали о необходимости продолжения исследований в районах Центральной Арктики. Экспедиция также показала высокую эффективность и важность использования военной и гражданской авиации в Арктике.

Следующей по номеру должна была стать экспедиция «Север-3», но этот номер был присвоен океанографической экспедиции на ледорезе «Литке», которая работала летом 1948 г. в северной части Карского моря и северо-западной части моря Лаптевых в сравнительно высоких широтах. Поэтому весной 1949 г. в Центральную Арктику решили отправить очередную высокоширотную воздушную экспедицию «Север-4». Район её работ был значительно расширен по сравнению с 1948 г., почти втрое увеличено количество пунктов проведения научных исследований на льду.

Экспедиция состояла из трёх подвижных отрядов под руководством М. М. Сомова, А. Ф. Трёшникова и П. А. Гордиенко. Начальником экспедиции по-прежнему был глава ГУСМП А. А. Кузнецов, его заместителем по лётной части – М. Н. Чибисов, а заместителем по научной работе – геофизик М. Е. Острекин. Личный состав по линии Главсевморпути был утверждён в количестве 221 человека, из них 50 научных сотрудников и 94 человека лётного состава.

Обслуживать ВВЭ выделили 14 самолётов: восемь Ли-2, два Ил-12, один Пе-8, один Си-47 и трофейный МК-200. Кроме того, к экспедиции были приписаны несколько человек из ВВС ВМФ и самолёт

Министерства обороны Си-47, оборудованный специальной аппаратурой для выполнения аэромагнитной съёмки.



На ледовом аэродроме (слева направо): военно-транспортный самолёт Ли-2, «бензовоз» Пе-8 и пассажирский Ил-12

При проведении работ решили использовать тот же метод, что и в «Севере-2»: научный десант учёных-полярников на самолётах Полярной авиации, главным образом Ли-2 на лыжном шасси, высаживался на дрейфующий лёд Арктического бассейна в заранее намеченных точках и выполнял комплекс научных наблюдений. В ходе работ 1949 г. станции планировалось выполнить уже за Северным полюсом – ближе к Гренландии и Канадскому Арктическому архипелагу.



Гвардии капитан медицинской службы В. Г. Волович в 1949 г. был откомандирован в распоряжение ГУСМП в качестве флагманского врача. Ему предстояло лечить участников экспедиции и оказывать неотложную помощь экипажам самолётов в случае аварии или вынужденной посадки на дрейфующую льдину. Участвовал в ВВЭ «Север-4» и «Север-5», работал на станциях «СП-2» и «СП-3». Позже занимался проблемами выживания лётчиков и космонавтов, а также жизнеобеспечения человека в экстремальных условиях

4 апреля 1949 г. в Вашингтоне был подписан договор о со-здании Североатлантической оборонительной организации (НАТО), разделивший мир на два противостоящих друг другу военно-политических блока. При этом из 12 государств, вошедших в НАТО, половина граничила с полярной областью. В такой напряжённой обстановке 17 апреля официально приступил к работе первый отряд Высокоширотной воздушной экспедиции «Север-4».

Второй отряд был высажен на льдину в точке с координатами 87°07' с. ш. и 147°55' в. д. (всего в 280 км к югу от полюса) 30 апреля. За 27 дней в 32 пунктах Центральной Арктики самолёты совершили 204 посадки на дрейфующие льды, из них 121 – на лыжном шасси, 83 – на колёсном. В 28 точках был выполнен обширный комплекс научных наблюдений. Кроме Полярной авиации активно участвовали в снабжении отрядов восемь экипажей на Ил-12 из 2-го ТАП (с 2 февраля 1949 г. переименован в 708-й ТАП) под общим командованием майора И. Г. Севостьянова, которые совершили 105 самолёто-вылетов и перевезли 153 человека и 18 тонн груза. При этом особо отличился командир Ли-2 капитан И. П. Замятин, который совершил несколько десятков полётов для перевозки грузов и личного состава экспедиции, а в апреле 1949 года возглавил спасение экипажа самолёта, потерпевшего аварию в районе Северного полюса, выполнив при этом полёт на максимальную дальность для своего Ли-2.

Перед самым завершением работ начальником экспедиции А. А. Кузнецовым было принято решение о проведении операции по десантированию двух парашютистов в географической точке Северного полюса. В свете возможных боевых столкновений в Арктике необходимо было выявить особенности раскрытия здесь основного и запасного парашютов, управления ими и оценить состояния десантников. Непосредственное руководство экспериментальной операцией осуществлял начальник УПА полковник М. Н. Чибисов.



Бортмеханик И. М. Каратаев в кабине полярного Пе-8.



Штурман Н. В. Зубов в носовой рубке Пе-8. 1948 г.

9 мая 1949 года Си-47 «Н-369» лётчика Н. В. Метлицкого (второй пилот В. Щербина, штурман М. Щерпаков) в полдень по московскому времени вылетел с базы № 2 и через час парашютист, мастер спорта А. П. Медведев и врач экспедиции (до этого батальонный военврач 351-го гв. полка ВДВ) капитан В. Г. Волович успешно совершили первый в мире прыжок с парашютом с высоты 600 м на Северный полюс, положив начало новому методу доставки людей и грузов в суровых условиях Центральной Арктики.

Едва парашютисты успели сфотографироваться и отметить это событие, как Си-47 сел неподалёку и взял их на борт. Ещё через час парашютисты вернулись на базу. Фотоплёнка по возвращении в лагерь сразу же была конфискована. После возвращения в Москву А. П. Медведеву и В. Г. Воловичу вручили ордена Боевого Красного Знамени. В закрытом указе было сказано: «За выполнение особого правительственного задания».

Закончилась ВВЭ 16 мая эффектным беспосадочным полётом самолёта Пе-8 «Н-419» (командир В. Н. Задков, второй пилот Г. И. Самохин, штурман Н. В. Зубов, бортрадист О. А. Куксин, старший механик И. М. Коротаев, второй механик В. М. Водопьянов – сын знаменитого полярного лётчика) с базы № 5 (88° с. ш., 170° з. д.) через Северный полюс в Москву.

Первоначально планировали лететь в Москву с посадками на Диксоне и в Архангельске, но подсчитав наличие горючего, его расход и реальную загрузку самолёта, флаг-штурман А. П. Штепенко предложил командиру экипажа и начальнику экспедиции А. А. Кузнецову осуществить беспосадочный перелёт. Генерал Кузнецов, подумав, согласился.



Е. М. Сузюмов в период Великой Отечественной войны работал в штабе морских операций в Мурманске под руководством И. Д. Папанина. В 1946–1949 гг. в ГУСМП, в 1954–1986 гг. – в Отделе морских экспедиционных работ АН СССР. За освоение Арктики и Антарктики награждён шестью орденами и многими медалями.

Дополнительно загруженный несколькими бочками с топливом, четырёхмоторный гигант тяжело оторвался от ледяной полосы. Так как Северный полюс был совсем рядом, решили сначала сделать над ним прощальный круг. Сбросив на полюс вымпел, Пе-8 берёт курс к о. Рудольфа. Чтобы облегчить ориентировку пилотам и подстраховаться на случай отказа моторов, полетели не по прямой, а над полярными станциями, пеленгуя их радиостанции. В этом перелёте, кроме членов экипажа, Кузнецова и Штепенко, на борту также находились помощник начальника по оперативной работе Е. М. Сузюмов, гидролог В. Х. Буйницкий, кинооператор М. А. Трояновский и инспектор связи Б. В. Рожков.

Следующим после Земли Франца-Иосифа контрольным пунктом маршрута была Новая Земля. На этом отрезке полёт проходил в плохих метеоусловиях на высоте 3500–4000 м, где уже чувствовалась нехватка кислорода, а перед Новой Землей путь самолёту преградил грозовой фронт.



Бортрадист Полярной авиации, Герой Социалистического Труда О. А. Куксин

Е. М. Сузюмов так описал эту ситуацию в своих воспоминаниях: «Казалось, от самой воды на много километров поднялась стена тёмных туч, закрывая добрую половину неба. Она надвигалась на нас, клубясь, извиваясь, озаряемая непрерывными вспышками молний. Беспокойно задвигался в своём кресле Задков, посматривая на штурманов. Штепенко и Зубов подошли к командиру.

– Дело дрянь! – с досадой махнул рукой Зубов. – Отступить надо...

– Может быть, проскочим? – с надеждой спросил Самохин.

– Нет, – покачал головой Штепенко. – Придётся поднимать машину ещё тысячи на две, а на такой высоте долго не продержимся, кислородных приборов нет...

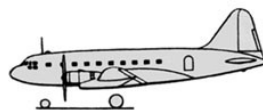
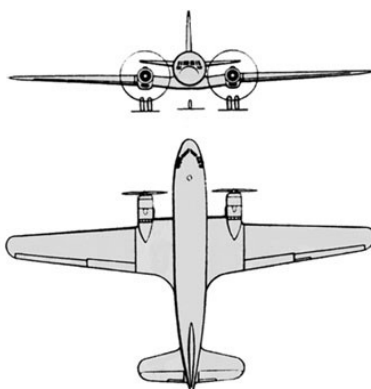
– И на бреющий переходить нельзя, – продолжал Зубов. – Хлещет дождь, видимости нет. В берег врежемся...

– Лететь под грозовой тучей нельзя, видите, какие молнии бьют! Будем обходить, – решает Задков. – Но куда?

– Обход с северо-востока, может быть, и короче, но тогда мы можем угодить в центр циклона. Только на запад, – решительно произносит Зубов, показывая Задкову карту.

– Грозовой фронт тянется километров на полтора, – сказал Штепенко, – надо уходить на запад, в море. Оттуда сумеем проскочить к Архангельску.

Задков тем временем закладывал плавный вираж, и наша стальная птица послушно описывала над облаками полукруг. Задков экономил время и бензин, не отрываясь далеко от грозной огнедышащей стены. Через иллюминаторы левого борта машины были видны косматые зловещие тучи. Они то выбрасывали чёрные протуберанцы, то извергали из своих недр ослепительное пламя молний. Всё это неслось в сума-сшедшей пляске. Правее и правее отходила стрелка компаса, всё более к западу отворачивал штурвал пилот.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ Ил-12 (1946 г.)

Взлетная масса, кг	17 250
Масса пустого самолета, кг	11 000
Масса коммерческой нагрузки, кг	2565
Число пассажирских мест, чел.	27
Дальность полета, км	960—1150
Запас топлива, кг	2935
Практический потолок, км	6500
Время набора высоты 5000 м, мин.	15,0
Крейсерская скорость, км/час	347
Длина разбега, м	460
Длина пробега, м	700
Длина самолета, м	21,31
Размах крыла, м	31,7
Площадь крыла, м ²	103
Высота самолета, м	7,8

Сх. 1. Самолёт для авиалиний малой и средней протяжённости Ил-12 начал регулярные полёты летом 1947 г. Строился в четырёх основных модификациях. Ил-12Т широко применялся в Полярной авиации. В левом борту его фюзеляжа была расположена двустворчатая дверь. В Аэрофлоте летал до конца 1970-х гг.

Куксин, сняв наушники, безнадёжно разводит руками, вытирая вспотевший лоб. Треск грозовых разрядов заглушает все звуки в эфире. Связь временно прервана.

Несколько раз в грозовой стене намечались просветы, сине-чёрные тучи сменялись мягкими белыми облаками. Тогда Задков брал левее, пытался прорваться сквозь облака. Но снова на нашем пути возникали то серые, то тёмно-синие тучи, и снова пилоту приходилось отступить на запад.

Дух захватывало от такого неистовства природы. Ведь мы привыкли наблюдать грозу из одной точки где-то внизу, на земной поверхности. А здесь зрители находились в воздушном океане, там же, где неслись грозовые тучи, и молнии сверкали и рассыпались не над головой, а где-то внизу.

Грозовой фронт оборвался неожиданно. Первый солнечный луч робко скользнул в пилотскую кабину с юго-востока. Сквозь разрывы облаков внизу показалась буро-серая земля.

– Остров Колгуев, – пояснил Зубов и протянул на карте от острова тонкую линию на Мезень.

На материк мы вышли через Чешскую губу. Часы показывали шесть утра, – значит, в полёте уже полсутки».

Компенсировать непредвиденный расход топлива пришлось ручной его перекачкой из припасённых бочек.

Над Архангельском диспетчер местного аэропорта, видимо оказавшийся не в курсе этого незапланированного перелёта, попытался посадить Пе-8 на Кегострове. Но начальник Главсевморпути А. А. Кузнецов велел продолжать полёт.



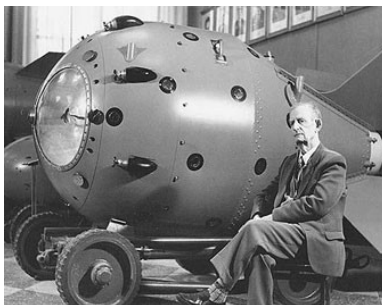
Герой Советского Союза Д. А. Макаров

17 мая 1949 года в 11 часов 15 минут первый беспосадочный полёт Северный полюс – Москва был успешно завершён. Самолёт находился в воздухе 17 часов 27 минут.

Надо отметить, что этот перелёт выполнял и практическую задачу – в войска уже десятками поступали стратегические бомбардировщики Ту-4, для которых надо было «протаптывать» дорогу на ледовые аэродромы у полюса.

Анализ собранных экспедицией «С-4» данных безоговорочно подтвердил предположение учёных о наличии здесь подводного хребта протяжённостью почти 1800 км и простиравшегося от Новосибирских островов к Северному полюсу и далее к Земле Элсмира. *«Если в прошлом году мы своими лотами только зацепили за хребет, то теперь оседлали его»*, – шутил океанограф Я. Я. Гаккель. Хребет был назван именем М. В. Ломоносова.

6 декабря 1949 г. некоторым участникам экспедиций «С-2» и «С-4» закрытым Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоили звания Героев Советского Союза. Золотой Звездой были награждены А. А. Кузнецов, полярные лётчики В. Н. Задков, И. С. Котов, И. И. Черевичный, военные лётчики-истребители В. А. Попов, В. Д. Боровков, штурман С. А. Скорняков, командиры военно-транспортных самолётов И. Г. Севостьянов, И. П. Замятин, Л. В. Шульженко, Д. А. Макаров и начальник отделения геофизики АНИИ М. Е. Острекин.



Первая советская атомная бомба РДС-1 и её создатель академик Ю. Б. Харитон. Примечательно, что аббревиатуру «РДС» неофициально расшифровывали как «Россия делает сама»

А. Ф. Трёшников стал Героем Социалистического Труда. Вместе с ним за «исключительные заслуги перед государством в деле изучения и освоения Арктики» звания Героев Социалистического Труда были присвоены ещё трём членам экипажа В. Н. Задкова: штурману Н. В. Зубову, борт-механику И. М. Каратаеву и бортрадисту О. А. Куксину^[1].

Начальника УПА полковника М. Н. Чибисова наградили орденом Красного Знамени. 31 человек из 708-го ТАП, в том числе командиры экипажей капитаны Жилин и Харагезов, старшие лейтенанты Глинский, Красиков, Шац, Шичко и лейтенант Турин были награждены орденами и медалями. Многие из гражданских участников этих экспедиций также получили высокие награды.

1.4. Рискованные эксперименты



Начальник УПА полковник М. Н. Чибисов беседует с директором Красноярского авиаремонтного завода М. И. Шелухиным о подготовке снаряжения для экспедиции «Север-5». 24 марта 1950 г.

29 августа 1949 года в Советском Союзе успешно испытали первую атомную (плутониевую) бомбу РДС-1 массой 4700 кг и начали подготовку к серийному производству бомб РДС-2 и РДС-3. Монополии США на ядерное оружие не стало. К тому же американцы были уже в зоне досягаемости нашей дальней авиации – первые тяжёлые бомбардировщики Ту-4 стали садиться на тщательно подобранные ледовые аэродромы. Там они сменами дежурили по нескольку дней, готовые в любой момент взлететь для бомбового удара по противнику на другой стороне от полюса. Но экипажи бомбардировщиков понимали, что если дадут приказ бомбить Америку – это будет полёт в один конец. На обратный путь бензина в баках не хватало, поэтому после выполнения задания Ту-4 должны были следовать в сторону Атлантического океана, где по выработке горючего экипажу на парашютах следовало покинуть самолёт и на спасательных плотиках

ждать, пока их не подберут подводные лодки. Соответственно такой боевой задаче и условиям проживания на льдине подбирался контингент полярных аэродромов.

Сами аэродромы, как всякие военные объекты, готовились к защите от нападения: из прессованного снега делались огневые точки, устанавливались мины, намечалась доставка бронетехники.

Обеспечение «ледовых авианосцев» необходимыми грузами и обслуживающим составом Генеральный штаб поручил командующему ВДВ. Особое внимание при этом уделялось соблюдению строгой секретности. На самолётах смыли красные звёзды и номера, заменив их надписью «Аэрофлот», а лётный и технический состав переодели в форму Гражданской авиации.



Фокке-Вульф-200 «Кондор» и Пе-8 на одном из полярных аэродромов

С наступлением 1950 года в МАГОН также начали интенсивно готовиться к очередной высокоширотной экспедиции. В это время в конструкторском бюро УПА работали над созданием компактных убирающихся лыж для самолётов Ли-2. До этого лыжи при необходимости ставились на стойки вместо колёс и не убирались. Машина при этом теряла в скорости, ухудшался маневр, а в случае отказа одного двигателя самолёт уже не мог продолжать горизонтальный полёт.



Полярный ас В. М. Перов

Работу по созданию убирающихся лыж возглавил инженер Мостовой. Разработку его коллектива реализовали на Красноярском авиаремонтном заводе им. Г. Т. Побезимова. Здесь же новые лыжи ставили на самолёты Ли-2, предназначенные для высокоширотной экспедиции. Ход всех работ курировал начальник УПА полковник М. Н. Чибисов.

В 1950 г. основной базой для очередной ВВЭ «Север-5» стал Тикси, куда самолётами МАГОН и военно-транспортной авиации перебросили необходимые грузы и людей. Затем, после тщательного выбора экипажем Ли-2 И. И. Черевичного (штурман В. И. Аккуратов) подходящей для посадки бомбардировщиков льдины и расчистки на ней ВПП, самолёты 31 марта 1950 г. перелетели через ставшие перевалочными пунктами остров Врангеля и Кресты Колымские в точку с координатами 76°03' с. ш. и 166°36' з. д., неподалёку от «полюса недоступности». Следует отметить, что в то время неподалеку дрейфовали американские ледовые аэродромы-«Мишени»: «Т-1» и «Т-2», за которыми теперь можно было вести оперативное наблюдение.

В связи с преобладанием научной программы по сравнению с военными задачами (а может быть, опять по соображениям секретности) руководителем «Север-5» назначили гидролога М. М. Сомова. Вместе с тем увеличили и число участвующих в экспедиции учёных.

Самолёты вылетели в Арктику на месяц раньше, чем в прошлые годы, и уже в марте начались работы «прыгающих» отрядов. С марта по май эти отряды провели 48 гидрологических станций, в местах посадок производились стандартные метеонаблюдения, измерялась глубина океана с отбором проб грунта, определялись параметры магнитного поля Земли. На маршруте производилась попутная ледовая разведка. Во время одного из полётов экипажем В. М. Перова к северу от Чукотского моря был обнаружен третий, относительно небольшой (около 100 км²), «ледяной остров»^[2].



Знаменитый полярный лётчик, Герой Советского Союза М. А. Титлов

Первоначально предполагалось, что, как и прежде, экспедиция «С-5» завершит все намеченные работы приблизительно в конце мая, однако состояние льдины и людей позволило изменить план. Учитывая, что работы научных отрядов в 1946–1949 годах только в весенний и летний периоды не могли дать общей картины метеорологических и гидрологических процессов, происходящих в Полярном бассейне, было решено возобновить круглогодичную работу дрейфующих станций, успешно начатую в 1937 году станцией «СП-1».



Полярные лётчики, участники высокоширотных экспедиций и дрейфующей станции «СП-2» в Кремле после вручения государственных наград. В центре второго ряда – Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. М. Шверник. 1951 г.

По предложению Арктического института срок работы экспедиции продлили, дав согласие на зимовку. Первоначально предусматривалась организация сразу двух дрейфующих научно-исследовательских станций: «Северный полюс-2» («СП-2») и «Северный полюс-3» («СП-3»). Начальниками этих полярных станций были утверждены известные полярные исследователи М. М. Сомов (на «СП-2») и А. Ф. Трёшников (на «СП-3»). Но, к сожалению, в районе, где планировалось высадить «СП-3», произошли очень интенсивные подвижки льда. В результате выбранную для организации станции льдину разломало, и руководство ВВЭ приняло решение открыть только одну дрейфующую станцию – «СП-2». Подходящую паковую льдину для неё отыскивали полярные асы И. С. Котов и В. М. Перов. На их Ли-2 находились начальник Главсевморпути А. А. Кузнецов и заместитель директора АНИИ М. Е. Острекин.

После осмотра и разметки льдины все прилетевшие, невзирая на чины и заслуги, кирками, лопатами и пешнями приступили к расчистке торосов и уборке кусков льдин с полосы. На второй день пребывания ледовый аэродром уже мог принять несколько самолётов, все они, дозаправившись транзитом следовали дальше, к Северному полюсу и к полюсу недоступности.

Необходимо заметить, что первоначально, вероятно по тем же соображениям секретности, станция в документах называлась «Восточной дрейфующей» или «точка № 36», под которым она значилась на карте ВВЭ «Север-5».



Выдающийся советский океанолог и полярный исследователь, Герой Советского Союза М. М. Сомов

Официально станция была открыта 2 апреля 1950 г. (в координатах 76°03' с. ш., 166°36' з. д.) после того, как на точку № 36 прилетел четырёхмоторный самолёт Пе-8, пилотируемый лётчиком В. Н. Задковым, который привёз участников дрейфа и много всевозможного оборудования для станции. С ними также прибыли начальник политуправления Главсевморпути генерал-майор А. Н. Будкин и начальник УПА полковник М. Н. Чибисов. После разгрузки самолёт с начальством улетел на материк, чтобы очередными рейсами доставлять на ледовые точки снаряжение, питание и горючее для дозаправки экспедиционных самолётов. Сюда же был доставлен автомобиль ГАЗ-67 с ковшами-отвалами для расчистки ледовых взлётно-посадочных полос.

Для поддержания аэродрома в рабочем состоянии рядом разместили военную комендатуру со штатом офицеров, солдат, собак, надлежащей техникой и складами материально-технического обеспечения.

Непосредственный участник создания первых ледовых аэродромов, водитель снегоуборочного автомобиля ГАЗ-67 Ф. А. Беляков вспоминал о тех днях: «Прилетев на выбранную экипажем И. И. Черевичного льдину, я поставил шипованную резину (при погрузке её приходилось снимать из-за опасности проколоть пол самолёта). Перед выгрузкой из самолёта я завёл мотор, который уже был заправлен антифризом.

Собрав палатку, офицеры разметили полосу и стоянку, а я, нацепив ковш, стал расчищать первый аэродром в дрейфующих льдах Северного океана. На этих больших льдинах сугробов нет, а есть заструги плотного снега, которые я вычищал для ВПП – длиной до 2 км, шириной 40–60 метров. Чтобы полоса была ровная после расчистки, я тросом цеплял раму, по которой грузили и выгружали в самолёт машину, и разравнивал поле, разбивая комья, что было весьма существенно, так как в группировке все самолёты – от тяжёлых (с десантниками) до истребителей – были на колёсных шасси. Я работал, экипажи самолётов и офицеры ждали, когда я закончу. Обычно на это уходило 2–3 дня. Затем грузили машину в самолёт, и экипаж И. И. Черевичного улетал выбирать новую льдину, а мы ждали их координаты и вылетали к ним. Так, перелетая вслед за Черевичным и вычищая ВПП, мы 12 апреля 1950 г. совершили посадку на географическом Северном полюсе... Последнюю ВВП я вычистил на о. Врангеля в начале мая и там же оставил машину».



Начальнику УПА ГУСМП полковнику М. Н. Чибисову одновременно вручили три ордена Красного Знамени: два за участие в высокоширотных экспедициях 1949 и 1950 гг., третий – «за успешное выполнение спецзадания в Арктике» в 1951 г.

Коллектив дрейфующей станции «СП-2» в первую половину дрейфа, до начала ноября 1950 г., состоял из 16 человек, затем со станции были вывезены 7 человек. На льдине осталось 11 человек, включая вновь прибывших врача ка-питана В. Г. Воловича и геофизика Н. А. Миляева. Работу станции подстраховывал самолёт Ли-2 В. М. Перова (позже его сменил Б. Н. Агров), базировавшийся на мысе Шмидта.

В мае экспедиция «Север-5» вернулась в Москву. За время её работы «прыгающие» отряды выполнили 48 гидрологических станций, в местах посадок производились стандартные метеонаблюдения, измерялась глубина океана с отбором проб грунта, определялись составляющие магнитного поля Земли. По маршрутам полётов производилась попутная ледовая разведка.

Успех омрачала авария 1 мая самолёта Пе-8 «Н-550», совсем недавно с величайшим трудом полученного ГУСМП. Вылетев из Москвы, экипаж Б. Н. Агрова (второй пилот С. С. Додонов) через девять часов полёта был уже у Диксона, где к этому моменту шёл снегопад, сильно ограничивающий видимость. Подведя самолёт к полосе, лётчик, не определив высоты на предпосадочном выдерживании, жёстко ударил «пешку» о землю. В результате правое крыло вместе с двумя работающими двигателями надломилось у корпуса и пошло вперед, причём внутренний (третий) двигатель, приблизившись к фюзеляжу, начал рубить его вращающимся винтом. Люди не пострадали, а разбитый самолёт погрузили на баржу и с началом навигации направили в авиамастерские г. Игарка. Позже его всё-таки списали.



Самолёт Полярной авиации в огне

Во время работы «СП-2» также не обошлось без «приключений». Примерно через месяц после высадки в районе базы начались интенсивные подвижки льда, на взлётной полосе появились трещины. Руководитель экспедиции генерал-майор А. А. Кузнецов принял решение подыскать более безопасное место для лагеря и со своим штабом на самолёте И. И. Черевичного вылетел в сторону полюса.



Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. М. Шверник вручает шестой орден Боевого Красного Знамени полковнику В. М. Лавскому.

После продолжительных поисков удалось наконец подобрать большое ледяное поле и удачно сесть на него. После многочасового

напряжённого полёта людям необходимо было отдохнуть. Кузнецов, осмотрев льдину, распорядился утром вызвать экспедиционные самолёты и перебазировать лагерь на новое место. У самолёта остались механик В. Мякинкин и радист Г. Патарушин, чтобы ежечасно связываться с базовым лагерем. Необходимо было определить точные координаты льдины, но небо заволочло тучами. Штурман В. И. Аккуратов пошёл в палатку поспать, наказав радисту немедленно разбудить его в случае появления солнца.

Позже В. И. Аккуратов вспоминал: «Проснулся я от отчаянного крика. Выскочил из мешка, сунул ноги в унты, набросил на плечи реглан. Выбравшись из палатки, буквально застыл на месте, ослеплённый ярким светом. Но это было не солнце. Метрах в ста от палатки бушевало пламя. К небу поднимался огромный столб чёрного дыма. Я помчался к самолёту. Огонь охватил большую часть фюзеляжа, подбираясь к пилотской кабине. В голове молнией сверкнула мысль: под штурманским столиком лежит ящик с аварийной рацией. Её надо немедленно спасать. Ведь если останемся без рации – отыскать нас не смогут, как Леваневского.

Не раздумывая, я взобрался на правую плоскость и, выбив иллюминатор штурманской кабины, пролез внутрь, не обращая внимания на яростный крик Кузнецова: «Куда? Назад! Сейчас самолёт взорвётся!». В густом дыму я на ощупь отыскал ящик, вышвырнул его через иллюминатор на снег и сам последовал за ним. Задыхаясь от дыма, чихая и кашляя, я протёр слезящиеся глаза и хотел оттащить ящик в безопасное место. И в этот момент из штурманской вырвался столб огня, мгновенно охвативший правую плоскость. Я сделал несколько шагов и остановился, поражённый увиденным. Выброшенный ящик лежал открытым на снегу, а рядом с ним стоял на коленях наш кинооператор Марк Трояновский, направив кинокамеру на пылающий самолёт.



Командир флагманского самолёта воздушной арктической планерной экспедиции, Герой Советского Союза А. Н. Харитошкин

- А рация где? Где рация? – заорал я, ничего не понимая.
- Какая рация? – крикнул в ответ Марк, продолжая снимать. – Ты мне кинокамеру спас. Век тебе благодарен буду.

Я прямо обалдел от неожиданности и разочарования. Подбежавший Черевичный буквально силой затолкал нас за торосы, где сбились все члены экспедиции, с ужасом наблюдавшие, как гибнет наша машина».

Когда пламя погасло, среди обгорелых остатков самолёта нашли несколько банок мясных консервов, четыре буханки хлеба и несколько килограммов расплавившегося шоколада. Эти запасы можно было растянуть дней на десять. Чудом уцелела бочка бензина. Из отвалившегося мотора удалось открутить магнето, и радист принялся собирать простейший искровой радиопередатчик.

В это время слышался гул самолёта. Полярники подожгли остатки чехлов. Столб чёрного дыма поднялся к небу, но самолёт неожиданно изменил курс и ушёл на северо-восток. Ночь прошла в томительной неопределённости, а утром в отдалении вновь слышался гул самолёта. На этот раз он пошёл на посадку. Из открывшейся двери выглянули знакомые лица членов экипажа Б. С. Осипова.

Станция «СП-2» продрейфовала в области относительной недоступности 376 дней, преодолела около 2600 км (по прямой 650 км) и провела обширные научные исследования по широкой программе. Полярники испытали и ледовые разломы, и неоднократные эвакуации лагеря, и пожар в палатке радистов, и летние наводнения, и случаи нападения белого медведя, не говоря уже о всевозможных лишениях.

Собранная информация долгое время считалась важнейшей государственной тайной. Даже в Арктическом институте, где готовилась экспедиция, друзья и близкие полярников вынуждены были проставлять на конвертах номер почтового ящика. Проходила информация, что из Москвы М. М. Сомов получил инструкцию: при угрозе захвата станции американцами документацию сжечь, а всё оборудование – взорвать.



В. Ф. Шмелёв впервые в мире совершил буксировочный полёт на десантном планёре Ц-25 в район Северного полюса, где нашёл способ борьбы с обледенением планёра при полётах в Арктике

Во время дрейфа станции самолёты УПА весной и осенью снабжали её всем необходимым для нормальной работы. Ледовый аэродром принял 71 самолёт, станцию посетили 58 человек, было завезено 96 т различных грузов, включая научное оборудование, снаряжение, топливо и продовольствие. По просьбе М. М. Сомова лётчики привезли с о. Врангеля десять ездовых собак. Полярники сразу прозвали это транспортное средство ПСИ-10 – по количеству собачьих сил.

Во время полётов на «СП-2» произошла одна авиакатастрофа: в ночь на 26 октября 1950 г. из-за начавшейся подвижки льда возле станции пришлось экстренно взлетать двум самолётам из МАГОН. Ли-2 «Н-556» под командованием М. А. Титлова взлетел благополучно. Через 10 минут начал взлёт Си-47 «Н-369» Б. С. Осипова. При усиливавшемся попутном ветре машина не смогла набрать высоту, левым крылом зацепила снежную гряду и рухнула на лёд. Никто не погиб, но были раненые – травму головы получил находившийся на борту М. В. Водопьянов, легко пострадали оба пилота – Г. К. Орлов и Б. Н. Осипов, а у бортмеханика Н. Н. Коровина изуродовало руку. Получив радиосообщение о катастрофе, Титлов через 40 минут возвратился и вывез всех раненых и экипаж «Н-369»-го на мыс Шмидта. Обломки же самолёта так и остались на месте падения. Позже полярники обрубали у него крылья, а фюзеляж подтащили к лагерю и оборудовали в нём кают-компанию.

В середине февраля 1951 года льдина, на которой дрейфовала «СП-2», попала в зону усиленного торошения и начала быстро разрушаться. Полярники вынуждены были переместить лагерь на другую льдину. Вскоре стало ясно, что пора работы заканчивать. 1 апреля 1951 г. дрейфующая станция «Северный полюс-2» была закрыта в координатах 81°44' с. ш., 163°48' з. д. Её эвакуация проводилась в рамках локальной ВВЭ «Торос» самолётами МАГОН под командованием генерал-майора авиации И. П. Мазурука. Стартовав с Центрального аэродрома Москвы 5 апреля 1951 г., 8 апреля Ли-2 (командир В. М. Перов) и Ил-12 (командир И. П. Мазурук) сели на о. Врангеля, а назначенный запасным Пе-8 – в Крестах Колымских. За три последующих дня челночных полётов они вывезли с льдины всех полярников, а также ценный научный и военный груз общим весом более десяти тонн. На заключительном этапе им помогал Ил-12 М. А. Титлова.

Секретным Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 января 1952 г. за успешное выполнение заданий правительства и проявленные при этом мужество и отвагу заместителю директора Арктического научно-исследовательского института Михаилу

Михайловичу Сомову было присвоено звание Героя Советского Союза. Остальные полярники удостоились орденов Ленина.

Конечно же, была у экспедиции «С-5» и военная составляющая, которая до сих пор крайне мало освещена в открытой литературе. К экспедиции была прикомандирована группа офицеров – искать аэродромы подскока, с которых можно будет нанести удар по США. Вероятно, ею руководили генералы М. В. Водопьянов и Н. Г. Серебряков. Известно также, что начальник отдела штурманской службы Главного штаба ВВС полковник В. М. Лавский, ввиду ответственности задачи, был назначен штурманом военной авиации в экспедиции «Север-5» и лично выбирал льдины для аэродромов, обучал экипажи и лидировал самолёты на ледовые аэродромы. *«Мы доказали, что можно в районе Северного полюса и в других районах Северного Ледовитого океана найти такие льдины, где можно соорудить аэродром, где бомбардировщики смогут садиться, – рассказывал позже генерал-лейтенант Виктор Михайлович Лавский. – До Америки они смогли бы долететь. Десятка примерно полтора аэродромов таких мы нашли... В районе Северного полюса мы оборудовали четыре ледовых аэродрома. Я там провёл около трёх месяцев. Жили в палатках по пять-шесть человек. Холодина под сорок пять градусов. Но ничего, работали...»*

Методика поиска и подготовки ледяных аэродромов к этому времени была уже хорошо отработана. Опытный экипаж И. И. Черевичного выбирал льдину и сажал на неё самолёт, в котором находились военные специалисты и автомобиль со снегоуборочным ковшом. Поставив палатку, офицеры размечали взлётно-посадочную полосу (ВПП) и стоянку для авиатехники. Водитель в это время ставил шипованную резину, цеплял ковш, разогревал мотор и приступал к расчистке. На устройство ВПП длиной до 2 км и шириной 40–60 метров, пригодной для посадки и тяжёлых машин, и истребителей на колёсных шасси, уходило 2–3 дня. Затем машину грузили в самолёт, и экипаж И. И. Черевичного улетал выбирать новую льдину, а группа военспецов ждала её координаты, после чего вылетала туда. 12 апреля 1950 г. такую ВПП расчистили на географическом Северном полюсе.



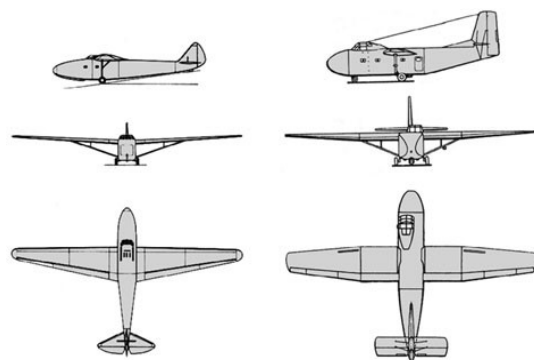
Десантный планер Ц-25 конструктора А. В. Цыбина

Проходила также информация о привлечении к работам от Дальней авиации двух бомбардировщиков Ту-4 (командиры И. Вагапов и А. Симонов). Один занимался поиском площадок, пригодных для посадок самолётов Авиации дальнего действия, другой выполнял функции топливозаправщика. Всего же было совершено 338 посадок самолётов на дрейфующие льдины, в том числе 21 посадка боевых самолётов (Ла-11, Ту-6 и Ту-4). В ходе этих полётов, а также непосредственно на льду, проверялось действие различных видов боеприпасов и вооружения в условиях высоких широт.

В рамках ВВЭ «Север-5» был проведён ещё один уникальный эксперимент – перелёт в Арктику и обратно двух планерных авиапоездов: самолёт Ил-12Д – планер Ц-25 конструкции А. В. Цыбина. Перелёт выполнялся с целью определения условий эксплуатации планеров в Арктике, возможности доставки в перспективе на ледовые аэродромы крупногабаритной военной техники и проверка нового планерного радиолокатора «Стриж», который позволял пилоту контролировать в облаках положение своего летательного аппарата относительно самолёта-буксировщика.

Полёт осуществили экипажи 374-го ВТАП 12-й ВТАД под руководством старшего инспектора штаба военно-транспортной авиации, опытного лётчика полковника А. А. Гирко и инспектора по технике пилотирования К. Егорова, летавшего на планерах с начала 1930-х годов.

Экспедиция началась 11 марта 1950 года из центра десантного планеризма – аэродрома Мясново под Тулой. Ведущий самолёт Ил-12Д пилотировал Герой Советского Союза капитан А. Н. Харитошкин, командир экипажа планера – А. В. Фролов. Командиром второго буксировщика был капитан В. Д. Родин, командиром планера – старший лейтенант В. Ф. Шмелёв. В составе экипажей: второй пилот И. Лунёв, штурманы Р. Ткаченко, А. Казанцев, бортмеханики А. Кузнецов, Л. Астафьев, В. Лосев, И. Калистратов. На планерах также летели: вторые пилоты – старшие сержанты П. Воробьёв и В. Шушуйкин, механики А. Шерин и В. Синяев. Перелёт проходил по маршруту Тула – Казань – Свердловск – Омск – Новосибирск – Красноярск. В Красноярске провели подготовку летательных аппаратов к полётам в северных условиях. Далее шли по маршруту Красноярск – Подкаменная Тунгуска – Хатанга – Тикси. Из Тикси начиная с 24 марта в течение десяти дней выполнялись тренировочные полёты по адаптации экипажей к Арктике и отработке взлётов и посадок на лёд. Затем последовал 350-километровый бросок к Новосибирским островам – к острову Котельный. Старт с Котельного был тяжёлым в прямом и переносном смысле этого слова. На каждый планер нагрузили по 20 бочек с горючим – 700 кг лишнего веса. Но взлёт прошёл нормально.



Планер Ц-25		Планер Як-14	
Размах крыла, м	25.20	Размах крыла, м	26.17
Длина, м	16.55	Длина, м	18.44
Высота, м	5.00	Высота, м	7.20
Площадь крыла, м ²	70.00	Площадь крыла, м ²	83.30
Масса, кг		Масса, кг	
пустого	2340	пустого	3082
максимальная полётная	5000	максимальная полётная	6750
Макс. аэродинам. качество	15	Макс. аэродинам. качество	12.5
Экипаж, чел.	2	Экипаж, чел.	2
Полезная нагрузка:	25 десантников	Полезная нагрузка:	27 (макс. - 35) десантников или 3500 кг груза

Сх. 2. Планеры Ц-25 и Як-14, участвовавшие в полётах к дрейфующим станциям «Северный полюс» в 1950 и 1954 гг.

Авиапоезда пошли в 1700-километровый перелёт к заранее выбранной льдине недалеко от только что организованной дрейфующей станции «Северный полюс-2». Это расстояние два планерных поезда 5 апреля преодолели за шесть часов.

В планерах не было отопления, а за бортом – 30°, и за время полёта пилоты основательно промёрзли. От постоянного напряжения немели мышцы рук, иногда до судорог, а ноги в унтах леденели.



Американский стратегический бомбардировщик Б-36Д Peacemaker.

Первым на лёд в трёхстах километрах от полюса сели Ил-12Д Харитошкина и планер Фролова. Потом сел второй планер и последним «приледнился» Ил-12Д Родина. Особый риск в посадке планера на ледяное поле в Арктике заключался в том, что он, в отличие от самолёта, уже не может взлететь, если лёд окажется тонким. Ведь опытные полярные лётчики часто при касании снега смотрели на влажность следа от лыж, – если он оказывался с водой, то посадку

прекращали и, добавив газу, взлетали. У планера такой возможности уже не было.

На импровизированном аэродроме был разбит лагерь. Уже отсюда, выгрузив часть снаряжения (в том числе автомашину ГАЗ-67 и собачью упряжку для «СП-2»), авиапоезда стали готовиться к полёту на полюс. Однако уже утром следующего дня льдина из-за сжатия треснула, сократив длину полосы почти на треть. Экипажи приняли решение расчистить новую полосу в противоположном направлении, достаточную для взлёта Ил-12Д с планером на буксире. При посменной работе на это ушли почти сутки.

7 апреля стартовали к полюсу, до которого оставалось всего часа полтора лёта. В небе играли сполохи северного сияния, воздух был до предела наэлектризован, обшивка на самолётах светилась, и с концов их крыльев стекали светящиеся струи. Наконец в наушниках планеристов прозвучал голос А. Н. Харитошкина: *«Поздравляю, «Бобики», мы над полюсом!»*. «Бобики» – это потому что на привязи у самолёта.

Снизившись до 400 метров, обе сцепки **впервые в мире сделали по три больших пологих круга над полюсом**, а затем вернулись на «свою» льдину.



Медаль США «За заслуги в Арктике»

Утром 8 апреля экипажи перекачали остатки горючего из бочек в баки буксировщиков, погрузили в планеры необходимое имущество и взлетели установленным порядком: вначале флагманский аэропоезд Харитошкина – Фролова, за ним аэросцепка Родина – Шмелёва. Сделали круг над льдиной, прощаясь, и взяли курс на Тикси.

Обратный путь в Тулу не обошёлся без «приключений». На отрезке от Тикси до Хатанги аэропоезд Родина и Шмелёва попал в сильное

обледенение. На самолёте включили антиобледенительное устройство, а планер не имел его. Фюзеляж и крылья планера на глазах пилотов стали покрываться ледяным панцирем. Вадим Шмелёв и его второй пилот Пётр Воробьёв через форточки пилотской кабины скребками счищали наледь со стёкол. Отяжелевший планер начал терять высоту и плохо слушался рулей. Командир наперекор правилам выровнял его так, чтобы попасть в турбулентную зону от винтов буксировщика. Планер затрясло, но не прошло и минуты, как он очистился от ледяного балласта и занял прежнее место в строю.

Участок Дудинка – Подкаменная Тунгуска возле Игарки встретил аэропоезда сильным встречным ветром и снегопадом. Скорость значительно упала. Сцепкам пришлось перейти на бредущий полёт, приведший к повышенному расходу горючего. Но на аэродроме Подкаменной Тунгуски весенняя распутица вывела из строя ВПП. В баках самолёта Родина топлива хватало до Красноярска, и он решил идти туда. А аэропоезд Харитошкина и Фролова был вынужден приземлиться в Подкаменной Тунгуске. Вернее, приводниться: аэродром покрывала сплошная вода, самолёт и планер неслись по ней, как глиссеры. Пока самолёт заправляли, трактор-буксировщик, выводя планер на старт, оторвал у него носовое колесо. Полковник Гирко хотел оставить планер на месте до полной починки, но Фролов настоял на том, чтобы, переместив центровку планера ближе к хвосту, взлетать без колеса. И это ему удалось. Так же мастерски они приземлились в Красноярске, где оба экипажа отпраздновали майские праздники, пока в мастерских ремонтировали вилку переднего колеса.

День Победы встретили уже в Омске. А 11 мая 1950 г. самолёты и планеры вернулись на родной аэродром под Тулой. Видимо, в силу всё той же пресловутой секретности или человеческой чёрствости, на аэродроме героев встретили более чем скромно, а заслуженные ордена Боевого Красного Знамени им вручили только через три года.

Американцы, конечно, обнаружили экспедицию «Се-вер-5», станцию «СП-2», многочисленные аэродромы подскока и встревожились появлением советских бомбардировщиков и истребителей в Арктике и на Чукотке. За время работы «СП-2» они совершили более ста вылетов (по 2–3 полёта ежедневно) с Аляски. Вели наблюдение за работой наших специалистов, неоднократно облетали все наши «точки». Даже ходили на бредущем полёте, но на лёд не садились.

С 1950 года ВМС и ВВС США также приступили к активному изучению Северного Ледовитого океана в рамках спецоперации Ski Jump («Лыжный прыжок»), а 27 апреля 1951 года было подписано соглашение между Данией и США о совместной обороне Гренландии, после чего началось строительство крупнейшей авиабазы в поселке Туле. Там были размещены носители ядерного оружия бомбардировщики В-36 и В-47, для которых теперь стали доступны Москва, Ленинград и Мурманск. Также с Туле и с Аляски американская

стратегическая авиация могла контролировать и большую часть советского сектора Арктики.

Целая цепь американских арктических военных баз вскоре должна была появиться на Алеутских островах, Аляске, Севере Канады, в Гренландии и Исландии. В марте 1952 года США организовали свою первую дрейфующую станцию на ледяном острове «Т-3» (впервые открыт советским лётчиком В. М. Перовым). Здесь также были созданы ледовые аэродромы, на которые садились военно-транспортные самолёты Си-47 и Си-54, доставлявшие для авиабазы Туле снабжение и технику. Впоследствии станция получила название «Ледовый остров Флетчера» – по имени её первого начальника, известного полярного исследователя США полковника Джона Флетчера. В 1957 г. ей было дано название «Браво». На «Т-3» американские полярники будут работать с перерывами в несколько смен до октября 1967 года.

Периодически «Браво», а также новые полярные станции «Альфа», «Альфа-2», «Арлис-1» и «Арлис-2», «Чарли» дрейфовали совсем рядом с нашими.

В 1956 г. американская разведка осуществила операцию, вошедшую в историю под названием «Хоум ран» (home run). В период с 21 марта по 10 мая самолёты-разведчики RC-47 различных модификаций совершили по крайней мере 156 глубоких вторжений в воздушное пространство СССР в районе Кольского п-ва, Урала и Сибири. К операции привлекались в общей сложности 21 самолёт-разведчик и до 15 самолётов-заправщиков, благодаря которым дальность полётов RC-47 увеличивалась с 6,5 тыс. км. до 9,4 тыс. км. и более в зависимости от количества дозаправок в воздухе.



«Каталины» Полярной авиации. 1951 г. Ни один из 185 гидро-самолётов, полученных в СССР по ленд-лизу, не возвратился в США. В Полярной авиации, благодаря своим лётным качествам и в первую очередь большой дальности полёта, они долго и успешно использовались в ледовой разведке.

Разведчики, размещённые на авиабазе Туле (Гренландия), летели к Советскому Союзу через Северный полюс, а самолёты-заправщики поднимались из Фэрбэнкса на Аляске и дозаправляли их в зависимости от полётного задания либо при движении к цели, либо уже на обратном пути.

1.5. Северу нужны аэродромы

В первые послевоенные годы аэродромы на арктическом побережье по-прежнему представляли собой так называемые гидропорты, которые летом обеспечивали полёты гидросамолётов, а зимой – сухопутных машин, для которых раскатывались взлётно-посадочные полосы на озёрном, речном или морском льду. Узловым аэропортом посреди трассы Севморпути являлась Хатанга. Отсюда совершались полёты на ледовую разведку и аэрофотосъёмку, осуществлялось транспортное обслуживание громадного участка от Амдермы до Тикси.

В Восточной Сибири и на северо-востоке страны после окончания деятельности в 1946 г. перегоночной трассы Аляска – Сибирь осталась хорошо оборудованная и разветвлённая сеть, насчитывавшая около 30 аэропортов и аэродромов. Теперь трасса обеспечивала перевозки геологоразведочных партий, обслуживала золотые прииски, оленеводческие хозяйства, связывала лесопромышленные предприятия с морскими портами. Периодически для своих нужд её инфраструктуру использовали ВВС и лётчики Полярной авиации. Но для постоянного базирования истребителей-перехватчиков и стратегических бомбардировщиков эти аэродромы были непригодны.



Утро полярного аэродрома. Два Ли-2 и Ил-12 на лыжах перед отлётом в высокоширотную экспедицию

С изменением военно-политической ситуации и возникновением реальной угрозы нападения со стороны Арктики необходимо было срочно укреплять северные рубежи страны. Уже в 1946 г. у нас было создано Центральное управление капитального аэродромного строительства Вооружённых Сил под командованием генерал-лейтенанта Кондрашова, которое силами своих стройбатов приступило к строительству на «сталинском маршруте» стратегических аэродромов, способных принимать дальние тяжёлые бомбардировщики: Тикси, Оленья, Амдерма, Анадырь, Воркута, Средний и самых северных в мире – Грэм-Белл и Нагурская на архипелаге Земля Франца-Иосифа. В соответствии с постановлением правительства Министерством Вооружённых Сил СССР для Главсевморпути были сформированы пять аэродромно-строительных батальонов, по 560 человек в каждом.



Самолёт Полярной авиации ПБН-1 «Номад» «СССР-Н483» у острова Табор. 1952 г.

Однако вначале на всех объектах царила традиционная неразбериха. В декабре 1948 г. в Министерстве госбезопасности СССР собрали информацию о ходе работ и подготовили для руководства страны несколько докладных о катастрофическом состоянии дел на строительстве полярных аэродромов.

Министр госбезопасности генерал-полковник В. С. Абакумов констатировал в одном из докладов: «Управление полярной авиации выдало проектным организациям недоброкачественные плановые задания на проведение изыскательских и проектных работ. В результате проектирование аэродромного строительства ведётся кустарно, без технико-экономического обоснования, без учёта полного комплекса вопросов и необходимых сооружений, связанных с созданием авиационных трасс... Так, в Крестах Колымских взлётно-посадочная площадка была запроектирована длиной в 1200 метров, в то время как по условиям, требуемым ВВС, она должна иметь длину 2500 метров. В бухте Тикси для аэродрома было выбрано место на

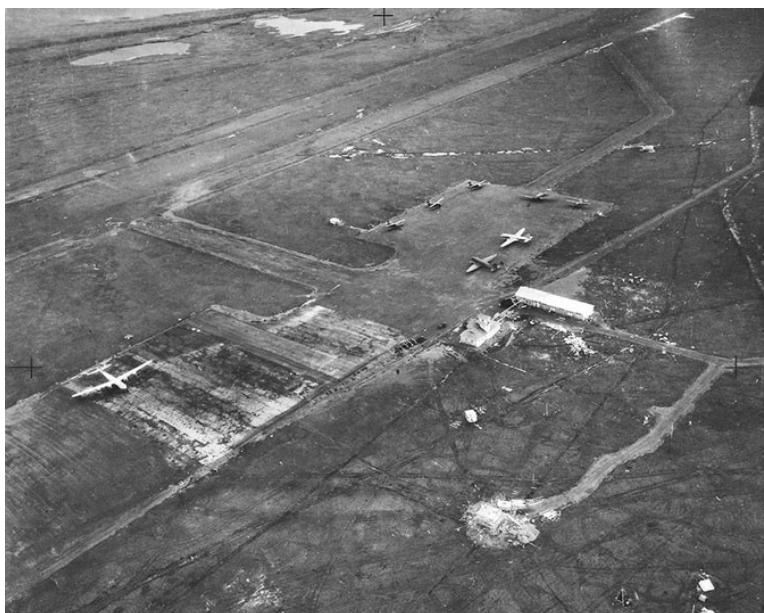
болоте, а в Хатанге по проектному заданию площадка аэродрома намечалась на затопляемом месте и не отвечала необходимым требованиям...

Руководство Главсевморпути не установило необходимого контакта с Министерством Вооружённых Сил по отбору в эти батальоны людей, имеющих профессии и специальности, необходимые для строительства, из-за чего личный состав батальонов, сформированных в Архангельском и Приморском военных округах, оказался в значительной части не соответствующим их назначению... Рядовой состав батальонов укомплектован из необученных молодых солдат... батальоны были направлены на Север с опозданием, без подготовки там условий, обеспечивающих их нормальное размещение и использование...

Изыскательские партии не были полностью обеспечены лагерным имуществом, климатической одеждой, буровым и лабораторным оборудованием. Инструменты, предназначенные для Игарки, были посланы в Кресты Колымские, грузы для Хатанги завезены на мыс Косистый, оборудование в Дудинку доставлено в некомплектном виде...»

Одной из главных, если не основной, причиной срыва начала работ Абакумов считал недостаточное обеспечениестроек техникой и рабочей силой – аэродромно-строительными батальонами. После соответствующего указания вождя выход из ситуации вокруг аэродромов нашли такой же, как и всегда: если строительство не ладится, надо прислать ещё больше людей. Работа на спецобъектах закипела с традиционным для тех лет бериевским размахом. При этом жизнь предъявляла к таким объектам всё новые и новые требования.

Боевые действия в Корее в 1950–1951 гг. совершенно ясно показали, что поршневые бомбардировщики времен Второй мировой войны, такие как Б-29, являются лёгкой добычей для современных реактивных истребителей, а самые боеспособные полки советской Дальней авиации имели на вооружении Ту-4 – устаревшие копии Б-29, которые уже не годились на роль средства межконтинентальной доставки атомного оружия.



Аэродром Тикси. На общей стоянке стоят самолёты Ли-2, Ил-12 и Ан-2. Слева – бомбардировщик Ту-4. 1954 г.

Чтобы как-то выйти из создавшегося положения, в Генеральном штабе разрабатывались планы внезапного захвата для Ту-4 аэродромов США в Гренландии, на Аляске и на Алеутских островах при помощи десанта с подводных лодок нового типа – амфибийных.

Ещё в 1948 г. в ЦКБ-18 была начата разработка «лодки специального назначения» проекта 621, которая предназначалась для скрытной переброски десантных войск с боевой техникой и последующего снабжения высаженных войск боеприпасами, горючим и продовольствием. Тогда из-за значительных замечаний и технических сложностей в реализации проект был отклонён представителями ВМФ.



Знаменитый полярный лётчик, Герой Советского Союза генерал-майор авиации И. П. Мазурук на ледовом аэродроме возле самолёта Ту-4 «СССР-Н1139»

В мае 1952 г. вышло постановление Совета Министров СССР о новой разработке «подлёдно-транспортной» подводной лодки проекта 626 для перевозки грузов и военнослужащих в арктических морях. На ней предполагалось размещать до 5 танков и топливо для них, или 165 человек десанта с вооружением, или боеприпасы и продовольствие. Подводная лодка должна была свободно плавать подо льдами Арктики, всплывать в заданном районе и передавать на необорудованный берег или лёд доставленные грузы. Но и эти планы не получили сколь-либо серьёзного продолжения. В Минобороны появились новые грандиозные задачи.

Весной 1952 г. И. В. Сталин неожиданно для высшего военного авиационного руководства принял решение о срочном формировании ста дивизий реактивных бомбардировщиков на основе проходивших испытания Ту-16, турбовинтового Ту-95 и строившегося первого образца реактивного стратегического бомбардировщика М4.

Генерал-лейтенант авиации Н. Л. Остроумов вспоминал: «Вскоре из Генерального штаба к нам пришла директива. Она предписывала срочно подготовить различные варианты будущего базирования бомбардировочных авиадивизий, а также соответствующие предложения по оргштатному расписанию. Таким образом, замысел И. В. Сталина стал воплощаться в реальные дела. Многогранная, масштабная работа стремительно набирала обороты. Ею руководили заместитель Главнокомандующего ВВС и созданное для этой цели управление. Этот ответственный участок возглавил генерал-полковник авиации И. М. Соколов.

Предстояла поистине титаническая работа по развертыванию военно-учебных заведений. В минимальные сроки требовалось не только создать добротную учебно-материальную базу, но и подготовить не менее десяти тысяч лётчиков, столько же штурманов, а также стрелков-радистов, не говоря уже о многочисленной армии инженерно-технического состава, другого обслуживающего персонала, комплектации специалистов связи, тыла. А где было брать штабных работников? Как решать массу других задач организационного характера? Над этими вопросами трудились в Главном штабе ВВС – основном исполнителе указания И. В. Сталина.



Бомбардировщики Ту-4 на северном аэродроме. Для транспортировки и применения первых советских атомных бомб была разработана модификация самолёта Ту-4, получившая обозначение Ту-4А (атомный). Самолёт был оборудован термо-стабилизированным бомбоотсеком с электрообогревом и электронной системой управления. Была разработана система подвески бомбы, а также приняты меры биологической защиты экипажа в полёте

Вспоминается такой эпизод. Два часа ночи. Из Генштаба возвращается начальник Главного штаба ВВС генерал-лейтенант П. Ф. Батицкий. Не заходя в свой кабинет, он спешит в оперативное управление. Всё своё внимание сосредоточивает на карте дислокации вновь формируемых и существующих штатных авиадивизий. Тщательно рассматривает предлагаемые варианты по размещению каждого соединения, полка. Принимается во внимание всё: есть ли вблизи будущего аэродрома подъездные пути, свободные жилые фонды для личного состава... И так день за днём.

География поиска мест базирования авиадивизий расширялась с каждым днём. Всё чаще оперативные группы специалистов вылетали в районы будущего базирования, в том числе и на северное побережье, Чукотку, Камчатку. Цель - изучение возможностей размещения авиации, подготовки ледовых и стационарных аэродромов, создания баз.

Лихорадочные дни наступили для военных строителей. Срочно созданному специальному стройуправлению предстояло построить сотни аэродромов. Нелёгкие времена переживала и авиапромышленность. Чтобы сформировать столько дивизий, был необходим огромный самолётный парк. По расчётам получалось, что сверх плана нужно было в кратчайшие сроки выпустить свыше десяти тысяч бомбардировщиков. Словом, жизнь вновь входила во фронтовой ритм».

География поиска мест базирования новых авиадивизий расширялась с каждым днём. Возможностей Полярной авиации по изысканию и обустройству гражданской и военной инфраструктуры Севера явно не хватало, кроме того, ряд работ особой важности по соображениям секретности могли выполнять только военные части. Поэтому в районы будущего базирования новых дивизий, в т. ч. и на побережье Северного Ледовитого океана, Чукотку, Камчатку, всё чаще

вылетали оперативные группы военных специалистов. И к середине 1950-х число заполярных аэродромных строителей в погонах выросло в разы.



Сх. 3. Дальний бомбардировщик Ту-4 состоял на вооружении в 1949–1960-х гг. Всего было произведено 1296 машин. Несколько десятков Ту-4 были поставлены в КНР, где использовались до 1980-х годов.

В 1946–1954 гг. для базирования ВВС и Полярной авиации Главсевморпути были подготовлены: аэродромы круглогодичные – Диксон, Амдерма, Игарка, Уэлькаль, Хатанга, Таймалыр; в Усть-Каре – взлётно-посадочная полоса; на мысе Каменный – песчаная отмель; на острове Средний – грунтовая коса; на мысе Челюскин – зимняя галечная коса; на мысе Косистый – коса в бухте Кожевникова; в Саскылахе – коса на Анабаре; полоса на косе в аэропорту Нагурская; в Тикси – зимний аэропорт и гидропорт; в Усть-Янске – грунтовая коса на острове; в Чокурдах – грунтовая полоса на острове реки Индигирки; в Крестах Колымских – зимний аэропорт на реке Колыме; в Певеке – галечная коса на реке Анапельхина; на острове Врангеля – грунтовая коса в бухте Роджерса. Ледовый и арктический аэродромы были созданы на Северной Земле, а также на островах Гофмана и Грэм-Белла в архипелаге Земля Франца-Иосифа.

Большая военная база в 1950-х годах была создана в Тикси. Здесь расположился крупный военный гарнизон со штабом Северной группы войск. В нескольких километрах за гарнизоном была укатана взлётная полоса с ВПП почти в три тысячи метров для самолётов Ту-4 и несколько десятков стоянок. Кроме того, неподалёку находился бетонный аэродром для Ил-12, Ли-2, По-2 и аналогичных самолётов. Одно время возле Тикси даже стоял батальон лёгких танков на случай нападения американцев.

После создания необходимой инфраструктуры началось перебазирование на авиабазы авиационных соединений, а также частей, отвечавших за их материально-техническое обеспечение. При этом все авиабазы и комендатуры, построенные на Крайнем Севере, были объединены в Оперативную группу в Арктике со штабом в городе Тикси. Командующим группы был назначен генерал-лейтенант Л. Д. Рейно.



Ли-2 и Ил-12 на аэродроме Диксона

Но было в системе ПВО советского Заполярья в то время и слабое звено. Самолёты-разведчики США, регулярно облетавшие в начале 1950-х годов наши северные границы, обнаруживали немногочисленные радиолокационные посты, расположенные на большом удалении друг от друга. Это укрепляло генералов из Пентагона в мыслях, что именно северный маршрут, кратчайшим путем выводящий на важные районы Советского Союза, будет наиболее благоприятным для действий американских стратегических бомбардировщиков в случае возникновения третьей мировой войны.

Генерал Э. Гудпейстер, военный советник президента Д. Эйзенхауэра (а с 1969 г. – главнокомандующий силами НАТО в Европе), считал, что отсутствие советских РЛС на огромных просторах северной Сибири вплоть до полюса является наиболее важной оперативной информацией в случае вступления США в конфликт с СССР. *«Это было одним из важнейших секретов холодной войны, – отмечал один из руководителей электронной разведки США. – Мы могли предпринять воздушное нападение стратегическими бомбардировщиками через Северный полюс, и русские не имели возможности узнать об этом».* Только во второй половине 1950-х годов началось строительство советских РЛС дальнего обнаружения в северных районах Сибири.

О том, как внимательно следили американцы за всеми работами Советского Союза в Арктике, красноречиво говорит несколько комический эпизод, произошедший с знаменитым полярным лётчиком И. П. Мазуруком и описанный в книге ветерана дальней авиации полковника Л. В. Касаткина *«Мы бомбили Берлин и пугали Нью-Йорк!»*: *«...американцы также тренировали свою дальнюю авиацию летать в условиях Севера. У них были хорошие ледовые аэродромы и хорошая*

разведка. В этом мы убедились благодаря анекдотичному случаю, который произошёл, когда мы уже построили свои ледовые аэродромы.

Здесь надо сказать про такой момент. Чтобы сесть на ледовом аэродроме, есть такой код «Я – свой», или «Свой – чужой». Он используется для того, чтобы ПВО страны знала, кто летит. Лётчикам приходилось включать передатчик, на котором был позывной «Свой – чужой», и выставлять соответствующую цифру, причём цифры эти менялись с интервалом в несколько часов. Штурман их записывал в бортжурнал, а когда приходило время, кричал командиру:

– Переключи «Я – свой». Поставь такую-то цифру.

Это было и в гражданской авиации. А с нашим знаменитым лётчиком Ильей Павловичем Мазуруком произошёл такой случай. Сел он на одном из ледовых аэродромов в период смены кода, а потом, когда взлетел, забыл его узнать. Уже в воздухе штурман ему говорит:

– Командир, ты «Я – свой» поставил?

– Забыл!

– Ну, поставь!

– А что ставить?

А у штурмана в бортжурнале тоже ничего не было записано. Они начали кружить над аэродромом и выклянчивать у диспетчера, чтобы тот сказал секретный код. Мазурук, бедный, выворачивался и так, и сяк:

– Ну, что надо прибавить или убавить? Как хочешь, намекни, я пойму!

А диспетчер ни в какую секретную информацию в эфир не выдавал:

– Садись, и узнаешь код! Садись!

А Мазурук всё кружится и кружится вокруг аэродрома, очень неохота ему было приземляться. В это время в радио-эфире на всю Арктику вдруг раздался голос с акцентом:

– Госпотин Мосорук! Постафьте тройку – бутет прафильно!

Все, кто слышал, просто покатались от хохота: американцы с соседнего аэродрома подсказали Мазуруку код. А он включил подсказанный позывной и полетел дальше».

Активную работу разведки США в Арктике подтверждает и фраза их полярного исследователя, начальника станции на ледовом острове «Т-3» полковника Д. Флетчера: «...Особенно пристально мы следили за полётами вашего Ивана Черевичного. Я уверен, что знал почти о каждой его посадке на дрейфующий лёд. Почерк его радиста был известен всей Арктике».

24 сентября и 18 октября 1951 года на Семипалатинском полигоне были успешно испытаны атомные заряды РДС-2 и РДС-3. Их диаметр и масса, по сравнению с РДС-1, уменьшились, а мощность увеличилась приблизительно в два раза. Но носителей, аналогичных американским, у нас всё ещё не было. Реактивный Ту-16 к этому моменту находился

только в эскизном проекте, поэтому приходилось по-прежнему надеяться на Ту-4 и полярные аэродромы.

Постепенно на дрейфующих льдах была создана целая сеть ледовых аэродромов. Площадки для них выбирались тщательно: льдина должна быть длиной не менее 2500 м, а для замеров толщины льда в шахматном порядке сверлили лунки. Когда же тяжёлые машины (вес Ту-4 более 50 т, а с горючим и атомной бомбой доходил до 60 т) садились на эту полосу, из лунок били фонтаны воды.

В январе 1953 года Министерство обороны подготовило план дислокации шести аэродромов, способных обслуживать новые стратегические бомбардировщики. В тот же год к строительству одного из них приступили в 92 километрах к югу от Мурманска, недалеко от города Оленегорск. Выбрали эту точку потому, что от неё через Северный полюс расстояние до Чикаго составляло 6870 км, до Нью-Йорка – 6540, до Вашингтона – 6830, а до Оттавы – 6130 км.

Пока же промышленность только готовилась к серийному выпуску новых «стратегов», военные лётчики уже начали осваивать полярные маршруты для возможной бомбардировки Америки на Ту-4. Исходной точкой стала авиабаза ВМФ у бухты Оленья на Кольском полуострове. Взлетев, самолёты набирали высоту 10 тыс. метров и шли к Земле Франца-Иосифа, где была длинная ледовая ВПП, затем летели до полюса и обратно на мыс Молотова (совр. мыс Арктический) на севере архипелага Северная Земля, а потом до Тикси. Переночевав там, Ту-4 на обратном маршруте шли на Новую Землю, при необходимости осуществляли бомбометание и тем же маршрутом возвращались на аэродром Оленья.

Для наблюдения за воздушной обстановкой в Арктике и своевременного оповещения о вторжении вражеской авиации было решено в срочном порядке развернуть на побережье локаторные посты, но характеристики их в то время были весьма посредственными, к тому же их строительство в условиях Крайнего Севера требовало больших затрат. Авиаконструктор Л. Л. Кербер, много лет проработавший в КБ Туполева, так описал это в своих воспоминаниях: *«Северные границы страны не были достаточно прикрыты от проникновения к нам чужих бомбардировщиков через Арктику. Причина заключалась в недостаточной дальности действия наземных радиолокационных станций ПВО... Имелись альтернативные решения: вынести РЛС на лёд, ближе к полюсу, либо поднять антенны на высокие башни. Первый отвергал опыт Папанина – ледяные поля центральной Арктики дрейфовали в сторону Атлантики. Второе вызывало сомнение: возможно ли соорудить вдоль побережья десятки Эйфелевых башен?»* В итоге в июле 1958 г. было принято решение проектировать и строить первый советский самолёт дальнего радиолокационного обнаружения, получивший впоследствии обозначение Ту-126.

Фронт работ по всем направлениям продолжал расширяться. «На строительстве аэродромов в районах Крайнего Севера, – в 1956 году докладывали в ЦК КПСС маршалы Г. К. Жуков и В. Д. Соколовский, – работают три аэродромно-строительных полка, три батальона и один строительный участок общей численностью 7293 военнослужащих».

Полярные лётчики на Ан-2 с лыжным шасси развозили команды проектировщиков и строителей по указанным точкам на побережье и снабжали их всем необходимым для жилья и работы. По окончании проектно-изыскательских работ их опять во воздухе возвращали на базовые аэродромы.



Аэродром Толмачёво в распутицу. 1956 г.

В августе 1957 г. были объединены Главное управление оборонительного строительства и Центральное управление капитального аэродромного строительства МО. Были объединены не только строительные мощности, но и технологии, опыт. Это быстро привело к положительным результатам. Известный военный лётчик Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В. В. Решетников, в 1959 году командовавший 106-й дивизией стратегических бомбардировщиков Ту-95, в своей книге «Что было – то было» написал: «... Арктика не была голой и безмолвной. На побережье и на островах работала сеть радиостанций, возникали новые аэродромы – одни с мощным бетонным покрытием, другие – на укатанном грунте, тундровые. Были и ледовые. Однажды, когда я оказался на арктическом аэродроме, командующий авиацией в Арктике генерал Леонид Денисович Рейно предложил мне осмотреть ледовое поле у побережья моря Лаптевых. Мы сели в транспортный самолёт и вскоре были на месте.

Приводная радиостанция, стартовый командный пункт, разметка ВПП в чёрных полотнищах – всё как на настоящих аэродромах. И бесконечная ледяная даль...»



Командующий Оперативной группы в Арктике генерал-лейтенант Л. Д. Рейно

В 1959 году правительство поручило ГУОС строительство ещё 50 военных аэродромов в разных районах страны. В связи с появлением реактивных самолётов шла массовая реконструкция взлётно-посадочных полос с их удлинением до 2,5–3,5 километров. Именно тогда была создана большая часть военных и гражданских аэродромов: Внуково и Шереметьево, Луховицы и Жуковский, Кубинка и Чкаловский, Норильск, Дудинка и Воркута, Смоленск и Энгельс...

К началу 1960-х гг. функционировало уже не менее 16 заполярных аэродромов, на которые регулярно наведывались Ту-16. Сначала эти миссии выполняли только наиболее опытные экипажи, но со временем уже целые полки, например из Прилук, перелетали в Воркуту, а после дозаправки и короткого отдыха – в Тикси. Обнаружив несколько подобных манёвров, американцы оценили всю степень нависшей над ними опасности. На ликвидацию этой брешы в обороне им пришлось изрядно потратиться, построив три линии ПВО: на Аляске, на севере Канады, между Канадой и США. Но самое интересное, что вскоре после этого в связи с появлением стратегических ракет советские бомбардировщики покинули тундровые аэродромы.

1.6. В интересах народного хозяйства

Участие в высокоширотных воздушных экспедициях, обеспечение деятельности полярных станций и помощь военным в освоении Арктики не снимали с Полярной авиации её повседневных обязанностей: ледовой разведки при проводке судов по Северному морскому пути, обеспечения рыбного промысла, изучения обстановки в Центральном полярном бассейне, аэрографической съёмки, доставки врачей и эвакуации больных, обслуживания геодезических и геологических партий, перевозки руководства строек и комбинатов. Начиная с 1952 г.

наряду с визуальными методами ведения ледовой разведки стали внедряться инструментальные методы. Постоянно проводились особые экспедиционные работы, отработывалась методика создания частых, как правило на дрейфующем льду, точек наблюдения, для чего требовалось делать множество посадок на льдины, в том числе и в ночное время. Лётчикам надо было с воздуха определить, выдержит ли льдина посадку, нет ли там торосов, о которые можно сломать шасси, какова толщина льда. Были случаи, когда самолёты проваливались под лёд. Люди, к счастью, не погибали, но технику теряли.



Экипаж вертолётa Ми-4 (командир В. Коваленко) после спасения во время шторма с дрейфующей льдины 27 рыбаков с Ямала

Сначала эти работы выполнялись на самолётах Ан-2 и Ли-2, затем к ним подключились вертолёты КБ М. Л. Миля. А с появлением в УПА самолётов Ил-14 и Ан-12 эти работы начали проводиться уже по новой методике. С помощью среднемагистральных самолётов выбиралось хорошее, надёжное дрейфующее ледовое поле, и на нём устраивался лагерь с постоянным размещением самолётов Ан-2, вертолётов, персонала авиаторов и научных работников. Полёты с этих баз позволяли довольно быстро покрывать всю центральную часть полярного бассейна точками для научных наблюдений. Штаб управления экспедициями размещался в аэропорту Тикси и возглавлялся, как правило, заместителями по лётной службе начальника Управления Полярной авиации.

Как показала практика арктических полётов 1930-х годов, для успешного решения специфических задач в суровых северных условиях необходимо было модифицировать под них серийные самолёты. В 1950 г. О. К. Антонов принял заказ Управления Полярной авиации на оборудование Ан-2 для работы в Арктике. От УПА работы курировал опытный полярный лётчик М. Н. Каминский, который выдвинул к самолёту ряд новых требований. На новую машину для Севера установили автономный источник электроэнергии, бензиновую обогревательную печь для отопления салона и подогрева двигателя, дополнительные рабочие места штурмана и радиста. Этот Ан-2

оснастили якорем, стремянкой, заправочными бочками и другим необходимым в Арктике инвентарём. В случае вынужденной посадки экипаж этого самолёта мог, сидя внутри, в тепле, переждать многодневную пургу, поддерживая радиосвязь с базой.

М. Н. Каминский взял на себя и нелёгкую задачу внедрения нового Ан-2 в Заполярье. Сам Каминский, бортмеханик М. Чагин и представитель ОКБ А. П. Эскин провели на этом самолёте очень сложные и рискованные полёты по Арктике и Чукотке общей протяженностью 30 тыс. км, выполнив более ста посадок на выбранные с воздуха площадки. Ещё два Ан-2 Полярной авиации с 15 июня по 26 ноября 1950 г. по заданию Главсевморпути налетали более 400 часов каждый. Несмотря на суровые метеоусловия и обледенения, самолёты работали практически безотказно.

В апреле 1952 г. успешно завершились испытания Ан-2 на лыжном шасси. Дюралевые лыжи были снабжены тормозами гребенчатого типа с пневмоуправлением. Благодаря этому управляемость на лыжах практически не изменилась по сравнению с машиной на колёсном шасси. Главной проблемой, затруднявшей применение таких самолётов, стало примерзание полозьев лыж к снежному насту на стоянке. Для борьбы с этим недостатком был изготовлен и прошёл испытания образец лыжи с электрообогреваемым полозом.

Со временем широкое применение таких Ан-2 привело к подлинному перевороту в освоении северных широт.

С каждым годом совершенствовались и методы авиационной разведки, но капитаны ледоколов продолжали высказывать претензии как к срокам получения ледовой информации, так и к полноте этой информации на наиболее сложных участках следования караванов.

Для того чтобы ликвидировать эти недостатки, в середине 1950-х годов на ледоколах в период навигаций начали базироваться вертолёты. Они выполняли оперативную разведку на небольших расстояниях от ледокола. Вначале первые винтокрылые машины – Ми-1 и Ка-15 – доставляли морякам больше хлопот, чем пользы, так как были мало приспособлены для полётов в сложных метеорологических условиях Арктики. Но доработки, выполненные в конструкторских бюро М. И. Миля и Н. И. Камова, постепенно сделали их довольно надёжными. Вскоре вертолёты убедительно доказали преимущества при выполнении ближней тактической разведки, и капитаны ледоколов уже не хотели выходить в рейс, не имея на борту винтокрылых машин.

В послевоенные годы экономика страны быстро развивалась, создавались новые города – Норильск, Магадан, Тикси, Певек. Много работало геологических изыскательских партий, особенно связанных с освоением нефтегазовых месторождений в Заполярье. Возникла большая потребность в перевозках авиацией грузов и оборудования на большие расстояния. Для этого было принято решение о создании единой трансарктической трассы. В ведение Полярной авиации

передавалась собственно арктическая часть этой трассы – от Новой Земли до Берингова пролива.

По трассе для Полярной авиации строились аэропорты, обеспечивающие регулярные и безопасные полёты. Стало реальностью, вылетев из самой дальней точки трассы – Анадыря, в тот же день оказаться в Москве. В северные города и посёлки начали поставлять свежие фрукты, овощи, молочные продукты. На расстояния до 500 км доставлялись учебники, тетради в школы, топливо, оборудование различного назначения. Лётчики обеспечивали перевозку учителей, врачей, пассажиров из глубинки, выполняли санитарные полёты. Несколько позже на самолётах Ан-12 были организованы челночные закольцованные полёты – из Певека перевозился оловянный концентрат в Новосибирск, оттуда выплавленный металл – в Томск, из Томска промышленные грузы отправлялись в Москву и Днепропетровск, а с юга на Чукотку доставлялись овощи и фрукты. Эти перевозки стали весьма прибыльными.

1.7. Новые высокоширотные

После триумфально завершившихся, но совсем не замеченных общественностью из-за своей секретности экспедиций 1948–1950 гг. размах работ на Севере несколько сужается. Объектами исследований становятся не Центральная Арктика, а окраинные арктические моря. Это было связано главным образом со значительным сокращением финансирования и мнением руководства страны, озвученным начальником ГУСМП генерал-лейтенантом А. А. Кузнецовым, что Центральная Арктика достаточно изучена и нет необходимости проведения там дорогостоящих высокоширотных воздушных экспедиций. Поэтому весной 1951 г. была организована только одна локальная Высокоширотная воздушная экспедиция, получившая название «Торос», работавшая в районе пролива Вилькицкого и в западной части Таймырского полуострова. В 1952 г. были проведены две ВВЭ – «А-128» на льдинах в восточном секторе Арктики и «А-129» на дрейфующей льдине в восточной части моря Лаптевых. Доставку научных работников на льдины и их эвакуацию осуществляли самолёты УПА ГУСМП: в экспедиции «Торос» – два Ли-2 (командиры И. И. Черевичный и М. С. Агров), два Ан-2 (М. Н. Каминский и М. П. Ступишин) и два По-2 (Д. Тымнетагин и А. М. Сидоров); на «А-128» работали один Ли-2 (командир П. П. Лапик) и один Ан-2 (командир И. А. Зорин); «А-129» обслуживали два Ли-2 (командиры И. И. Черевичный и на втором, сменяя друг друга, Н. Л. Сырокваша и В. М. Перов) и один Ан-2 (командир М. С. Афанасьев).

В ходе проведения экспедиции «А-128» был осуществлён интересный эксперимент. С борта самолёта вдоль узкой полосы припая в Чаунской губе распылили угольную пыль. За счёт разности поглощения солнечной радиации на месте опылённой полосы образовался канал, толщина льда в котором была значительно меньше, чем на неопылённом участке. В ходе замеров этого искусственного канала учёные получили интересные сравнительные данные.

25 августа 1952 г. произошло событие, объяснения которому нет и сейчас. Совершая обзорную ледовую разведку на гидросамолёте КМ-2 «СССР-Н489», его экипаж (пилоты И. Черевичный, А. Каш, штурман В. Аккуратов, бортмеханики Ф. Краснов, А. Мохов и гидрологи С. Лаппо, Н. Волков, А. Трешников и П. Гордиенко), пробыв в воздухе девять часов, в 158 км за Северным полюсом в координатах 88°35' с. ш., 90° з. д. обнаружили два неизвестных острова с обломками базальтовых скал и осыпями камней и сфотографировали их. Пробыв в воздухе около 23 часов, гидросамолёт на следующий день благополучно сел в бухте гидробазы Тикси.

Через год на том же гидросамолёте экипаж вместе с учёными П. А. Гордиенко и Я. Я. Гаккелем совершил три полёта с целью поисков загадочных островов, но найти их помешал густой туман. Судьба этих островов неизвестна до сих пор.

В соответствии с решением Коллегии ГУСМП в 1952 г. также проводились испытания комплекса радиолокационной аппаратуры для бомбардировщика Ту-4 на основе РЛС «Кобальт» и радиолокационного бомбоприцела сантиметрового диапазона «ПСБН-М» (прибор слепого бомбометания и навигации) от фронтового бомбардировщика Ил-28 с целью определения возможности их использования в оценке ледовой обстановки при плохих условиях видимости. В тот год испытания РЛС «Кобальт» проводились на самолёте Ил-12 «Н-525». От Арктического института в эксперименте участвовал гидролог И. П. Романов. С новой аппаратурой было выполнено 11 ледовых разведок. РЛС «ПСБН-М» испытывалась на самолёте Ли-2 «Н-535», с борта которого синхронно проводилась визуальная разведка штурманом П. М. Банюшевичем, а наблюдения по РЛС – бортнаблюдателем В. И. Шильниковым. С 28 мая по 26 июля этот Ли-2 в районе Чукотского и Восточно-Сибирского морей выполнил 50 полётов с общим налётом 250 часов.

В 1952 г. Управлением Полярной авиации был получен первый вертолёт Ми-1 за номером «СССР-Н1». Уникальные возможности винтокрылой машины позволили бы значительно расширить поисковые работы на Крайнем Севере, в том числе и проводку судов во льдах Северного Ледовитого океана, а также существенно облегчить труд геологических партий.



Известный советский геофизик, академик АН СССР, Герой Советского Союза Е. К. Фёдоров

С 1 по 3 сентября того же года «Н-1» за десять лётных часов был доставлен под фюзеляжем самолёта МАГОН Пе-8 «Н-562» (командир корабля В. Н. Задков, второй пилот Ф. А. Шатров, бортмеханики И. М. Коротаев и Кунаков, бортрадист О. А. Куксин) в район одной из экспедиций в Красноярском крае. При этом с него сняли винты и колёса шасси. Прибегнуть к такому способу доставки авиатехники пришлось по причине малого ресурса несущего винта вертолёт, составлявшего на первых образцах около 200 часов, из-за чего добираться своим ходом было нецелесообразно.

К сожалению, поработать этому вертолёту удалось недолго. Уже 27 сентября, возвращаясь на стоянку в пос. Усть-Тарей, пилот МАГОН М. С. Трейвиш, проходя над оврагом, допустил ошибку в пилотировании, вследствие чего машина ударилась колёсом о склон оврага, перевернулась с работающим двигателем и разбилась. Пилот получил лёгкие ранения головы, находившиеся на борту два пассажира – только небольшие ушибы.

В 1953 году высокоширотных экспедиций не проводилось, хотя в АНИИ уже был подготовлен план организации на дрейфующих льдах Арктики постоянно действующих научно-исследовательских станций. Но, как уже отмечалось выше, руководство Главсевморпути не выделило необходимых средств для осуществления этого плана. Вероятно, это было связано с ситуацией в стране после смерти И. В. Сталина, большими изменениями в руководстве страны и некоторой неопределённостью в деятельности министерств и главков. Не миновала участь перемен и ГУСМП. Оно перестало быть союзным ведомством, замыкающимся непосредственно на Совет Министров СССР, и было слито с Министерством морского флота и Министерством речного флота со значительно меньшими функциями и правами. Начальника ГУСМП генерал-лейтенанта А. А. Кузнецова сменил его первый заместитель контр-адмирал В. Ф. Бурханов. Ещё раньше с должности начальника УПА по собственному желанию ушёл полковник

М. Н. Чибисов. Новым начальником Полярной авиации стал флагманский штурман авиации ВМФ полковник М. Н. Марасанов.

После смерти И. В. Сталина в Москву вернулся первый руководитель УПА генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелёв, которого в 1951 г. во время антисемитской кампании отправили на остров Сахалин заниматься переоборудованием военных аэродромов для принятия реактивных самолётов.



На дрейфующей станции «Северный полюс-3» (слева направо): академик Д. И. Щербаков, начальник ГУСМП В. Ф. Бурханов, командир лётного отряда И. С. Котов, океанографы А. Ф. Трешников и В. А. Шамотьев

Несмотря на перемены «в верхах», лётчики полярных авиалиний продолжали выполнять свою трудную и опасную работу, которую в том году усложняли неблагоприятные условия морской навигации. С 1953 г. для наблюдений за погодой и состоянием льдов стали успешно использоваться дрейфующие автоматические радиометеорологические станции (ДАРМСы) конструкции Ю. К. Алексеева, расставляемые весной и летом с помощью авиации и ледоколов.

Впервые установка ДАРМС была произведена в 1948 г. Станции сообщали по радио данные о скорости и направлении ветра, температуре воздуха и атмосферном давлении, а также о дрейфе льдов. Ежегодно во льдах Северного Ледовитого океана и его окраинных морей устанавливается до 25–30 автоматических радиометеорологических станций.

В это же время после предварительного изучения дрейфа льдов в океане, а также обобщения опыта станций «СП-1» и «СП-2» и высокоширотных воздушных экспедиций 1948, 1949 и 1950 гг. было решено возобновить работу ВВЭ и организовать на дрейфующих льдах Арктики постоянно действующие научно-исследовательские станции.

В 1953 г. в ходе реализации плана подготовки новой ВВЭ на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28 был проведён дальний разведывательный полёт в направлении Северного полюса. Целью его

стал поиск мест для размещения дрейфующих станций «Северный полюс». Самолёт пилотировал знаменитый лётчик, заместитель командующего 29-й воздушной армии Герой Советского Союза генерал-майор Г. Н. Захаров, а в экипаж входил главный штурман по высадке экспедиции «СП-4» В. П. Буланов. За этот полёт его участники были награждены орденами Красной Звезды.

С наступлением 1954 года Главсевморпуть начал подготовку проведения весной очередной высокоширотной воздушной экспедиции в Центральную Арктику с последующей организацией двух дрейфующих станций – «СП-3» и «СП-4». Все работы по их созданию и снабжению были целиком возложены на Полярную авиацию. В МАГОН началась соответствующая подготовка лётных кадров и материальной части.



Як-14 – десантно-грузовой планер для переброски по воздуху крупногабаритных грузов весом до 3,5 тонн. Построено 408 планеров этого типа

«Прыгающий» отряд на лыжных самолётах Ли-2 возглавил И. И. Черевичный, а группой транспортных самолётов, в задачу которых входило обеспечение завоза необходимого груза и людей на дрейфующие станции, руководил непосредственно штаб экспедиции, находящийся на одном из самолётов Ил-12. В штаб, кроме начальника и его заместителя по науке, входили также заместитель по лётной части (начальник УПА или его заместитель), главный штурман, гидролог и синоптик. Штаб перелетал по всему Арктическому бассейну, вёл ледовую разведку, определял точки посадок «прыгающих» отрядов, уточнял прогнозы погоды и на месте решал хозяйственные задачи.



Ил-12Д буксирует планер Як-14

Руководителем ВВЭ «Север-6» назначили нового начальника ГУСМП В. Ф. Бурханова. Его заместителем по науке стал М. Е. Острекин, которому помогал известный учёный и полярник, Герой Советского Союза Е. К. Фёдоров, один из четырёх папанинцев, высаженных в 1937 г. на Северном полюсе и работавших на дрейфующей станции «СП-1». В 1947 г. он был обвинён «в преклонении перед иностранщиной» и за «потерю политической бдительности» снят с должности начальника Главного управления гидрометеослужбы (ГУГМС) страны и лишён звания генерал-лейтенанта. С новой должности заведующего лабораторией в Геофизическом институте Е. К. Фёдорову с трудом удалось рядовым геофизиком пробиться в участники высокоширотной экспедиции. Всего же научный состав ВВЭ насчитывал 19 человек.

Неофициально экспедиция началась в марте 1954 г. сложным и длительным перелётом почти через всю страну с запада на восток десантных планеров Як-14 ОКБ А. С. Яковлева, которые на тот момент были единственными летательными аппаратами, способными перевозить в неразобранном состоянии крупногабаритную технику. При подготовке к перелёту на планерах возили артиллерийские самоходные установки весом 3,5 т, но в полёте на Север в них должны были загрузить два оборудованных под снегоочистители автомобиля ГАЗ-67, компрессор, взрывчатку, а на мысе Шмидта – небольшой бульдозер.



Полярный лётчик А. А. Каш на Северном полюсе возле своего Ан-2. 1954 г.

В операции участвовали четыре Як-14 и четыре буксировщика Ил-12Д, с того же, что и в 1950 г., аэродрома Мясново. Подготовкой к перелёту и самим перелётом руководил командующий Транспортно-десантной авиацией маршал авиации Н. С. Скрипко. Непосредственное руководство осуществлял генерал-полковник авиации Е. Ф. Логинов, ставший впоследствии маршалом и министром Гражданской авиации.

10 марта буксировщики «Илы» с прицепленными грузёными планерами один за другим взмывают в небо. Командиром головного самолёта снова стал Герой Советского Союза А. Н. Харитошкин. За ним идёт планер М. С. Павлухина и А. И. Алышева. Вслед за ними взлетают сцепки команди-ров экипажей Г. И. Гладкова и Ю. И. Дудулина, А. И. Леошко и Н. И. Максимова, В. Ф. Родина и Ю. Г. Трещёкина.



Полярные лётчики И. С. Котов и П. П. Москаленко устанавливают государственный флаг СССР на месте будущей станции «СП-4»

Аэропоезда прошли над городом и взяли курс на Казань, где благополучно приземлились через четыре часа. На следующий день перелетели в Свердловск, а затем и в Омск. Покинув Омский аэродром, сцепки вышли на Транссибирскую железнодорожную магистраль, ориентируясь по которой, добрались до Новосибирска, и, заправив самолёты горючим, продолжили путь вдоль Транссиба. К вечеру они добрались до Красноярска. На следующий день взяли курс на север, вниз по заснеженному Енисею, и через три с половиной часа были в Подкаменной Тунгуске. Следующий участок перелёта в Игарку был самый трудный. В районе впадения Нижней Тунгуски в Енисей попали в облачность. Исчезла видимость, как земли, так и соседних аэропоездов. Одна сцепка, потеряв ориентировку, приняла решение садиться в Туруханске. Получив об этом известие, на Туруханском аэродроме для обозначения полосы зажгли расставленные вдоль неё бочки с бензином. Остальные экипажи, хотя и с большими сложностями, но всё же добрались до Игарки, куда, как только позволила погода, перелетел и отставший экипаж. Мороз в Игарке стоял арктический, минус 49°С. Весна сюда ещё не добралась. 20 марта караван взял курс на Хатан-гу, но над Енисеем началось обледенение. Планеры не имели

антиобледенительной системы, поэтому пришлось свернуть в сторону, выскочить из облачности и, пройдя над таймырской тундрой, сесть в Хатанге. На следующий день перелетели на мыс Косистый, достигнув моря Лаптевых, а ещё через двое суток сели в Тикси, где оставили один «газик».



Сх. 4. Серийное производство вертолётa Ми-1 велось в 1954–1960 гг. Всего было построено 2680 машин. В 1954 г. два вертолётa Ми-1Т были переоборудованы для эксплуатации в Арктике и базирования на ледоколах

Через день, пролетев над покрытыми льдом губой Буор-Хая и Янским заливом, над снежной равниной якутской тундры, достигли поселка Чокурдах в низовьях реки Индигирки. Заправившись, в тот же день приземлились в Крестах Колымских. Из Певека 26 марта перелетели вдоль береговой полосы на мыс Шмидта. Здесь планеры оставались до 1 апреля. В это время полярный лётчик В. И. Масленников на Ли-2 разведаль льдину для «СП-4», на которую 6 апреля за несколько рейсов перебросили роту солдат для подготовки ВПП к приёму планеров. 9 апреля была организована высадка «СП-3» на дрейфующую льдину, выбранную после нескольких разведывательных полётов экипажем И. С. Котова. Спустя два дня пришла очередь планеров. На планер Первухина поместили с перегрузкой бульдозер, при этом верхние траки гусениц пришлось снять, уложив их в другой аппарат, но даже в таком облегчённом виде его вес на 700 кг превышал грузоподъёмность планера. Пришлось пойти на нарушение и рискнуть.

Бульдозер привезли на мыс Шмидта в разобранном виде четыре самолёта, а доставить его на льдину оказалось возможным одним планером. В другие аппараты загрузили двигатели с

электрогенераторами, буровой станок и РЛС системы посадки. Перед вылетом прицепили новые буксировочные тросы, обвитые вокруг проводами самолётного переговорного устройства для связи экипажей буксировщиков и планеров. Обычно для этого использовали радиостанции, но перед таким ответственным полётом связь для большей надежности решили продублировать. После взлёта с мыса Шмидта взяли курс на дрейфующую льдину «СП-4». Летели над нагромождением торосов, и если бы пришлось отцепляться, трудно было бы избежать катастрофы. Через 4 часа 40 минут планеры произвели посадку на ледовом аэродроме, а буксировщики после отцепки вернулись на остров Врангеля. Всего воздушная экспедиция пробыла в воздухе чуть более 109 часов.

В тот год изучение Центральной Арктики предпринималось одновременно в трёх направлениях.

В секторе от острова Диксон к полюсу работал лётный отряд Героя Советского Союза И. И. Черевичного (научный руководитель М. Е. Острекин). Задачей отряда являлось обследование подводного хребта в районе Северного полюса.

Отряд полярного лётчика И. С. Котова работал в направлении от мыса Челюскин через Северную Землю к полюсу. В задачи отряда входила организация научной станции «Северный полюс-3».

Лётный отряд полярного лётчика М. А. Титлова вёл работу севернее мыса Шмидта. На него была возложена организация станции «Северный полюс-4». Кроме того, на маршрутах работали несколько «летающих обсерваторий» для разведки погоды и изучения ледового покрова.

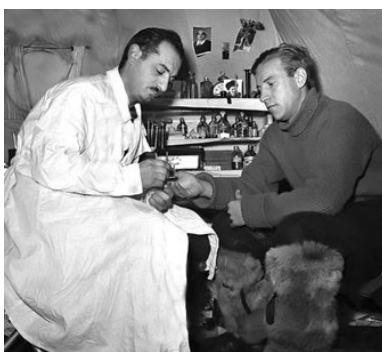
Работа по обеспечению дрейфующих станций была условно разделена на два этапа: первый – весной (с марта по май) и второй – осенью (сентябрь-октябрь). В осенний период планировался только завоз продовольствия, расходных материалов, топлива на дрейфующие станции и частичная смена личного состава.

8 апреля 1954 г. дрейфующая научно-исследовательская станция «Северный полюс-4» была официально открыта в 500 км к северу от о. Врангеля в координатах: 75°48' с. ш., 178°25' з. д. Она расположилась на многолетнем ледяном поле площадью около 4 кв. км и толщиной около 2,5 м, с отдельными буграми, достигающими 18 м высоты. Гряды торосов по середине и краям льдины указывали, что она подвергалась сильному сжатию окружающего льда. Лагерь разбили на самом высоком участке ледяного поля. Работами на «СП-4» руководил Е. И. Толстиков.

На другой день в точке с координатами 85°58' с. ш., 178°00' з. д. на ледяное поле площадью около 5 кв. км высадился коллектив «СП-3» под руководством А. Ф. Трёшникова.

11 апреля с Нагурской на льдину с базой «подскока», созданной пилотом М. Н. Каминским, на самолёте прибыла группа Е. К. Фёдорова.

Вскоре сюда же прилетел «прыгающий» отряд лётчика В. М. Перова, в составе которого Фёдоров встретил своего старого знакомого – штурмана М. Н. Жукова, члена экипажа А. Д. Алексеева в экспедиции «Северный полюс-1» в 1937 г. В отряде Перова Фёдоров летал в течение всей экспедиции. В его дневнике записано: «В маршруте, который только что выполнили, имел полную возможность убедиться в том, каким эффективным средством исследований стала полярная авиация. Помню, как мы с Папаниным, имея в 1934 году на мысе Челюскин три маленьких самолёта, мечтали о такого рода работе. Но тогда это было не по силам. Теперь наши лётчики не только пересекают океан по всем направлениям, но и садятся где нужно и когда нужно. И это не маленький У-2 или Р-5. Это большие Ли-2, в фюзеляжи которых можно погрузить всё, что нужно. Единственным ограничением полётов являются здравый смысл и опыт командиров отрядов».



Техник вертолётa Т. А. Разумов на приёме у врача дрейфующей станции «СП-3» В. Г. Воловича. 1954 г.

С этого года и до середины 1991 г. на льдах Центральной Арктики непрерывно проводили исследования две дрейфующие станции и ежегодно работала также как минимум одна высокоширотная воздушная экспедиция.

В период весеннего этапа экспедиции на «СП-3» было доставлено 189 т груза, необходимого для работы и жизни 22 полярников в течение полугода. На «СП-4» в тот же период завезли 426 т груза для работы 29 человек. Кроме этого, на каждой станции было по одному новому вертолёту Ми-4 (командиры майор А. Ф. Бабенко на «СП-3» и майор В. Е. Мельников на «СП-4»).

«СП-3» явилась не только научной обсерваторией, но и полигоном для испытания различной техники и нового оборудования. Впервые над ней начал летать тогда ещё новый самолёт Ан-2. В условиях Арктики его испытывали А. А. Каш, М. П. Ступишин и М. Н. Каминский. Здесь же

работали трактор и автомобиль ГАЗ-69. Летал тут и первый в Арктике вертолёт Ми-4, который до этого совершил уникальный по дальности и продолжительности перелёт от Москвы над льдами Северного Ледовитого океана на «СП-3».



Штурман бомбардировщика Б-25 на трассе АЛСИБ А. П. Лисицын после войны служил в ГВФ, занимался аэрофотосъёмкой. Позже принимал участие в экспедициях во все части Мирового океана, в том числе в Арктику и Антарктиду. Доктор геолого-минералогических наук, академик РАН, лауреат Государственных премий СССР (1971, 1977) и премии Правительства РФ (2012)

В ходе посещения станций академик Е. К. Фёдоров имел возможность сравнить масштабы исследований на «СП-3» и «СП-4» с работами на «СП-1». В своём дневнике он записал: «С огромным интересом ожидаю прибытия на «СП». Приближаемся. Вижу взлётно-посадочную полосу. На ней вертолёт с вертящимся винтом, два Ли-2 и три-четыре куполообразные палатки. Что же, это всё? Нет, то только аэродром. Если нашу «СП-1» уподобить охотничьей избушке, то «СП-3» – посёлок городского типа. Ну, аэропорт, естественно, в отдалении. Он на сравнительно тонком льду, а для станции выбрано толстое бугристое поле.

Не успел наш самолёт отрулить к стоянке, как вертолёт подкатился поближе и замер. Вся компания перебралась в него и минут через десять прибыла в посёлок «СП-3».

Здесь десятка полтора сборных домиков, часть – жилые, в других размещены лаборатории. Много чёрных экспедиционных палаток – в них размещены запасное оборудование и временные жильцы. Смотреть по порядку я ничего не успеваю, но объём и размах ясен. Вон видны спиральные антенны радиозондного локатора, а вот трактор волочит один из домиков – они все на полозьях, чтобы можно было оттащить на другое место в случае чего.

Электростанция с тремя дизелями, один из которых непрерывно работает, снабжает посёлок энергией. Протянуты телефонные провода. Состав самой «СП-4», видимо, около 30 человек, но кроме них здесь

ещё несколько десятков человек экспедиционных работников, лётчиков, корреспондентов. Станции придан вертолёт и небольшой самолёт Ан-2 для работ в окрестностях.

Если у нас на «СП-1» все имущество и запасы весили около 10 тонн, то здесь на каждого человека приходится по крайней мере столько же. И все притащено сюда самолётами. Выполнен колоссальный труд».

Так как о начале работы «СП-3» на весь мир было заявлено ТАСС, то такой секретности, какая была на «СП-2», уже не было, и родные полярников и лётчиков уже знали, где они находятся, что с ними, и могли писать им письма. Кстати, после этого страна узнала, что была, оказывается, и дрейфующая станция «СП-2».

Льдина со станцией «СП-3», делая зигзаги, медленно, но устойчиво продвигалась на север и 25 августа находилась всего лишь в 30 км от полюса. До конца ноября она дрейфовала около полюса, описывая сложные петли, и не раз при этом пересекала хребет Ломоносова.

24 ноября в 2 ч. 15 мин. дежуривший в тот день по лагерю пилот вертолёта А. Ф. Бабенко отметил в вахтенном журнале: «Сильный треск, напоминающий раскат грома, после чего немедленно послышался резкий запах сероводорода. Льдина, на которой находился лагерь, треснула. В результате лагерь разделился на две части. Трещина разошлась местами до пятидесяти метров за несколько минут».



Взлетает Ту-4 «СССР-Н1139» Полярной авиации

У одного из полярников обнаружили признаки сильного отравления. Как выяснилось впоследствии, льдина в тот момент находилась прямо над одной из вершин хребта Ломоносова, вероятнее всего вулканического происхождения, и советские полярники стали свидетелями редкого явления – подводного вулканического извержения за 88-й параллелью.

Трещина расколола ледяное поле, разделив лагерь на два неравных участка, которые стали расходиться. Льдина с основной частью лагеря имела площадь около 16 га. Работникам, оказавшимся на другой, большей льдине, на вертолёте были доставлены припасы и нужные вещи, с ними установили телефонную связь. В начале декабря при 40-

градусном морозе под лагерем прошла вторая трещина, быстро расширившаяся; жилые помещения с помощью трактора пришлось перевезти на другое место, казалось, более надёжное, той же льдины. Но и этот аэродром просуществовал недолго. В один из рейсов, когда А. Ф. Бабенко подлетал туда, он вместо аэродрома увидел обломки льдин, над которыми кружился самолёт В. М. Перова, чудом успевший подняться в воздух. Через два часа Перов нашёл новый аэродром, и Бабенко начал перебрасывать туда грузы с разломанной ВПП.

Но льдина продолжала распадаться и через три недели уменьшилась примерно до 5 га. К счастью, края старой трещины в это время сошлись. Прорубив ворота в гряде образовавшихся торосов, зимовщики за трое суток перебросили весь лагерь на большую часть старого ледяного поля.

В середине марта 1955 г. трещина снова разделила лагерь на два «осколка», но коллектив, привыкший к таким неожиданностям, успешно справился с очередным ЧП. В течение многих недель, находясь менее чем в 300 км от Гренландии, льдина, становившаяся всё менее надёжной, почти не меняла своего положения. К югу от неё в апреле образовались обширные пространства чистой воды.



Ан-2 полярного лётчика М. Н. Каминского возле станции «СП-4». 1956 г.

11 апреля на станцию прибыл начальник Главсевморпути В. Ф. Бурханов. Познакомившись с обстановкой и результатами работы станции, он сообщил, что правительство приняло решение по окончании годовичного цикла научных работ станцию «Северный полюс-3» закрыть, а вместо неё организовать в районе, благоприятном по ледовой обстановке, станцию «Северный полюс-5».

Со следующего же дня приступили к эвакуации. В помощь вертолёту на станцию прибыл самолёт Ан-2 «Н-590» лётчика М. Н. Каминского, и опять начались авиарейсы по маршруту «Северный полюс-3» – «аэродром подскока». Только теперь уже груз перевозился в обратном направлении.

20 апреля 1955 г., когда «СП-3» достигла 86° с. ш., 31°42' з. д., пройдя за 376 дней 2200 км (по прямой – 830 км), она была покинута

последними полярниками. За этот период ледовый аэродром принял 133 самолёта (Ли-2, Ил-12, Ан-2, Пе-8 и Ту-4). Экипаж майора А. Ф. Бабенко в 1954 г. налетал более 300 часов, дважды вывозил в безопасное место зимовщиков дрейфующей станции «СП-3» и ценное оборудование с ломающейся льдины и первым на вертолёт Ми-4 достиг Северного полюса.

Для лагеря «СП-4» выбор поля и размещение оказались более удачными. Хотя и это поле неоднократно разламывалось и к концу дрейфа уменьшилось почти в 10 раз, но лагерю никогда не грозила опасность, а летом под строениями на буграх не было талой воды, причинявшей много неприятностей работникам других станций.

Коллектив «СП-4» работал также на других льдинах в широкой полосе по обе стороны от линии дрейфа, иногда удаляясь на 100 км от базы. Доставлялись сотрудники туда на вертолёт, а связь с ними поддерживалась по радио. Для внутрилагерных перевозок использовали доставленные на планерах небольшой трактор с санями и полноприводную автомашину ГАЗ-67. Позже ещё один автомобиль ГАЗ-69 был доставлен на стацию самолётом М. А. Титлова.

В начале работы «СП-4» при поиске места для очередной посадки «прыгающей» группы экипажем В. И. Масленникова была случайно обнаружена дрейфующая льдина, на которой раньше находился аэродром станции «СП-2». На ней сохранилась побелевшая от времени, солнца и ветра палатка, а неподалёку лежал остов самолёта с номером «Н-369», разбившегося в конце октября 1950 г. Станция находилась примерно в тех же координатах, что и четыре года назад. За три года она сделала полный круг и почти вернулась на место, откуда начала свой дрейф. До этого предполагалось, что «СП-2» давно вышла в Гренландское море, как предшествовавшая ей станция «СП-1» И. Д. Папанина. Теперь же стало ясно – она двигалась по кругу. Так было открыто новое течение в Ледовитом океане.

Через три недели на хорошо сохранившийся аэродром «СП-2» сел самолёт Ли-2 «Н-465» лётчика А. А. Лебедева с группой учёных для сбора более точной информации.

На обратном пути, опять случайно, самолёт прошёл собственно через лагерь полярников станции «СП-2», но сесть здесь не смог из-за отсутствия подходящей площадки. Чтобы его обследовать, на следующий день решили также использовать вертолёт.



Экипаж вертолёта Ми-4 со станции «СП-4»: В. Е. Мельников, А. Д. Прохоров, Е. С. Горохов и Н. Г. Черногорский

В ходе очередного перелёта к «СП-2» рядом был найден лежащий в снегу ещё один самолёт. Командир экипажа А. А. Лебедев рассказывал: «Выключаю автопилот. Подворачиваю на самолёт, который виден уже невооружённым глазом, снижаю до ста метров. Вот он под нами. Самолёт двухмоторный. «Значит, не Леваневский, – разочарованно заключаю я. – Хвостовое оперение и концы крыльев окрашены в красный цвет. Стоит с креном: левое крыло зарылось в снег, другое высоко поднято. Хорошо видны опознавательные знаки Соединённых Штатов Америки... Вот это сюрприз!

Пилотская кабина, конечно, опять полна народа, все рассматривают очередную находку. Трещит кинокамера неугомонного Соловьёва, много у него за эту экспедицию сенсационных кадров.

Продолжаем осмотр самолёта с воздуха: людей не видно, но из полуоткрытой грузовой двери тянутся два свежих следа, один идёт в сторону, перпендикулярно фюзеляжу самолёта, другой – вперёд и теряется в торосах.

Решение одно – найти поблизости льдину для посадки и сесть. Может быть, нужна помощь?!

Площадку нашли быстро, километрах в двух от самолёта. Сели нормально. Радист Николай Зарин передал идущему вслед за нами вертолёту, чтобы он шёл на наш «привод».

Наш винтокрылый коллега подлетел буквально через пять минут. Сделав круг над «американцем», мастерски сел рядом с нашим самолётом. Мы оставляем в своем самолёте второго пилота Свинцова и младшего бортмеханика Олега Сычёва. Остальные грузятся в вертолёт. Мельников садится метрах в двадцати от «американца».

Выходим. Стоим в нерешительности. Люди не появляются. Может быть, там медведи устроились с комфортом?

...В пилотской кабине всё было в порядке – запускай и взлетай. На штурманском столе Борис Иванович перебирает карты и какие-то бумаги – английский язык он знает хорошо.

– Послушайте, – обращается он к нам, – интересный черновик радиোগраммы: «... Дорогая Элен, потерпели аварию при взлёте.

Мёрзнем в самолёте вторую неделю. Под нами пять километров вод Ледовитого океана. Вокруг всторошенные льды и бродят белые медведи. До берега Аляски более тысячи километров. Никто нам здесь не поможет. Кончатся продукты, тогда всё... твой Чарли».

Самолёт оказался летающей лабораторией Си-47 R4D-5, участвовавшей весной 1952 г. в высокоширотной экспедиции Ski Jump – аналог наших «прыгающих отрядов». Видимо, американцы хотели осмотреть оставленный русскими лагерь, но в итоге сами вынуждены были бросить самолёт, да к тому же с уникальным оборудованием. Осмотр повреждений «Дугласа» показал, что он при взлёте наткнулся на ледяной бугор, зацепился за него винтом, а затем сломал левую стойку шасси. Если заменить левый двигатель и левую стойку шасси, то самолёт сможет летать.



Совещание штаба ВВЭ «Север-6» (слева направо): геофизик М. Е. Острекин, начальник ГУСМП В. Ф. Бурханов, лётчик И. И. Черевичный, академик Д. И. Щербаков, за ними стоит штурман В. П. Падалко

Так как в Полярной авиации ещё эксплуатировались Си-47 и к ним оставались кое-какие запчасти, из Москвы пришло указание попытаться починить найденный самолёт и перегнать его на Большую Землю. Если это не удастся, то обязательно демонтировать научную аппаратуру внутри салона. Экипаж А. А. Лебедева в очередной раз вылетел к «американцу» и начал его откапывать.

За неделю удалось вытащить его из сугробов, демонтировать оба мотора, снять сломанное шасси, а крыло подпереть пустыми бочками. В это время на льдину сел незнакомый армейский Си-47, пилотируемый И. С. Котовым. Оказалось, что его приготовили на списание, но потом решили перегнать сюда и на месте переставить необходимые агрегаты на найденный самолёт.

Силами экипажей Лебедева и Котова «Дуглас» починили и перегнали своим ходом в Москву. После демонтажа американского оборудования он под номером «Н-417» вошёл в состав Полярной авиации. Правда, послужить ему пришлось всего полгода. При заходе на посадку в сложных метеорологических условиях самолёт под управлением И. С. Котова и А. С. Полякова опять зацепился шасси за гряду торосов и грохнулся на фюзеляж на аэродроме дрейфующей станции «СП-3». Восстанавливать его сочли нецелесообразными, и он был быстро переоборудован полярниками в баню.

Но это была не единственная встреча с иностранными самолётами. Во время работы первой смены станции «СП-4» льдину, на которой был лагерь, регулярно облетал четырехмоторный канадский самолёт. Наблюдатели на его борту тщательно фотографировали все объекты станции, в том числе и несколько саней-розвальней с аварийным запасом топлива, продуктов и снаряжения, расположенных в разных местах за территорией лагеря на продуваемых местах. Чтобы оглобли саней не заносились снегом и не вмерзали в лёд, их поднимали кверху и закрепляли в таком положении. Канадские наблюдатели приняли их с воздуха за спаренные зенитные установки. Вскоре в канадской прессе появилась фотография и заметка, в которой говорилось, что лагерь «СП-4» окружен зенитными установками, но по канадскому самолёту русские огня не открывали.

За год станция прошла более 2600 км, а по прямой линии – только 530 км. Важнейшим её океанографическим достижением было исследование подводного полуострова на материковой отмели.

Весной 1955 г. Политуправление ГУСМП направило в турне по полярным станциям группу артистов Росконцерта. Полёт проходил по маршруту Москва – Череповец – Архангельск – Нарьян-Мар – Усть-Кара – Мыс Каменный – Игарка – Дудинка – Диксон – Хатанга – Тикси – «СП-4» – Тикси – Кресты Колымские – Мыс Шмидта – бухта Провидения – Анадырь – бухта Угольная и обратно, но уже без посещения дрейфующей станции. Почти весь перелёт осуществил экипаж самолёта Ил-12 «Н-559» К. Ф. Михаленко. 12 апреля конференсье Борис Брунов, артистка Рина Зелёная, композитор Леонид Чёрный и арфистка Вера Дулова были доставлены на «СП-4» самолётом Ил-12 «Н-438» М. А. Титлова. В этом полёте Рина Зелёная своим неподражаемым голосом произнесла фразу, которую потом долго цитировали полярники и полярные лётчики: *«Как же так, товарищи? География давно кончилась – а мы всё летим?..»*



Гидрологи станции «Северный полюс-6» за работой

В 1955 г. на о. Жохова была организована полярная станция и постоянно действующая база, куда завозились продовольствие, ГСМ, оборудование и новая смена полярников дрейфующей станции. 20 апреля 1955 г., когда льдина находилась на $80^{\circ}53'$ с. ш., $175^{\circ}50'$ з. д., весь коллектив «СП-4» сменили, а 18 апреля 1956 г. на той же льдине приступила к работе третья смена зимовщиков под руководством географа А. Г. Дралкина. 5 июля 1956 г. льдина с лагерем «СП-4» подошла почти вплотную к Северному полюсу, находясь от него менее чем в 12 км. 19 апреля 1957 г. станция завершила дрейф в координатах: $85^{\circ}52'$ с.ш., $00^{\circ}00'$, пройдя за три года больше 7000 км. За этот срок тремя группами было выполнено более 1400 измерений глубин, что позволило коренным образом изменить карту рельефа дна Северного Ледовитого океана. Начальнику дрейфующей станции «СП-4» Евгению Ивановичу Толстикovu 29 августа 1955 г. присвоили звание Героя Советского Союза.

1954 г. открыл новый этап в развитии советской Дальней авиации – в строевые части начали поступать первые дальние реактивные бомбардировщики Ту-16. Их освоение шло трудно: только с 1954 по 1958 гг. потерпели катастрофу более 20 машин. Параллельно проходило оснащение их ядерным оружием. Уже в октябре 1954 г. Ту-16А на испытаниях сбросили первые атомные РДС-3, а в 1955-м – мощные термоядерные РДС-6 и РДС-6с. Одновременно самолёты Дальней авиации приступили к знаменитым полётам «за Угол» – из глубинных районов Советского Союза вокруг Скандинавии в Атлантику. На Новой Земле был создан специальный Центральный полигон № 6 («Объект 700»), на который с сентября 1957 года по программе «Воздух» наши Ту-16А начали сбрасывать реальные атомные бомбы.

Устаревшие бомбардировщики Ту-4 постепенно списывались из авиаполков. Уже весной 1954 г. в Главсевморпуть передали два Ту-4 с демонтированным вооружением, получившие номера «Н-1138» и «Н-1139». Спустя год туда же передали ещё пару Ту-4, зарегистрированных как «Н-1155» и «Н-1156». Все они использовались для дальней ледовой разведки и при выборе льдин для создания передовых ледовых аэродромов для самолётов ВВС. С 1955 г. Ту-4 начали переоборудовать в Ту-4Д (десантный). При этом под крылья вешали транспортные кабины для людей и техники. Эта модификация

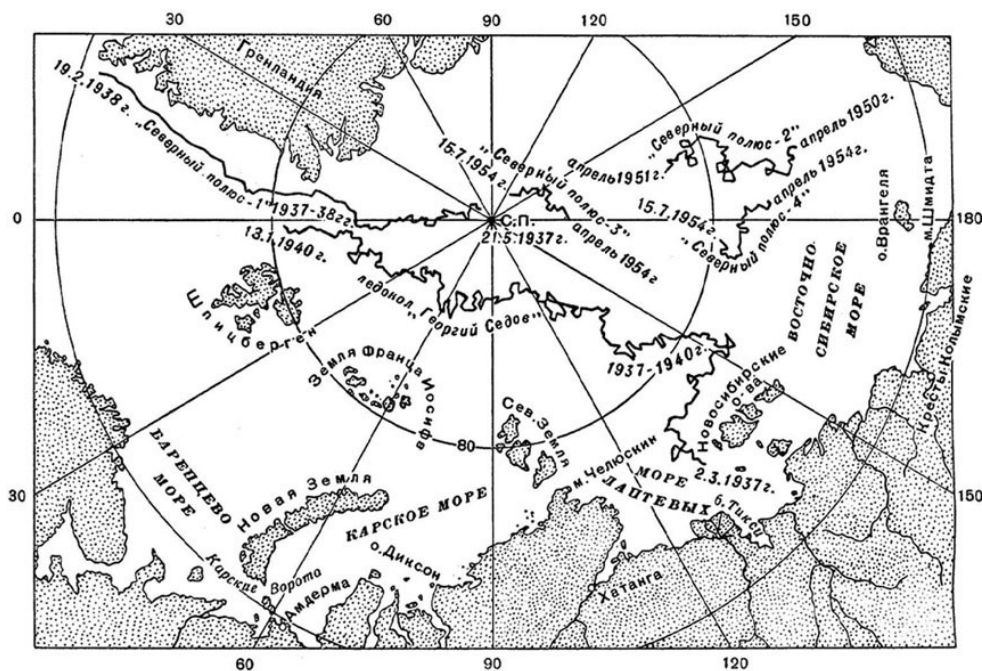
стала использоваться в Арктике для транспортных перевозок при наличии ВПП необходимой длины. Когда не было условий для его посадки, эти грузы просто сбрасывались из бомболюка на низкой высоте (30–40 метров) прямо на снег. После этого полярники или военнослужащие несколько часов подбирали и разбирали содержимое разорванных мешков, перемешанных со снегом.

Для гражданской авиации 1954 г. ознаменовался выходом на трассы нового самолёта Ил-14, который вскоре стал главным помощником советских полярников в освоении Арктики и Антарктики. Первый Ил-14 для Полярной авиации был зарегистрирован 6 июня 1956 г. как «СССР-Н819».

1.8. Штурм Севера продолжается

Весной 1955 г. в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 383-232 от 3 марта 1955 г. Арктический научно-исследовательский институт совместно с ГУСМП организовали очередную Высокоширотную воздушную экспедицию «Север-7» под общим руководством В. Ф. Бурханова. Его заместителями по науке стали директор АНИИ В. В. Фролов и с.н.с. М. Е. Острекин, а по материально-техническому снабжению – Б. В. Вайнбаум. Группу по исследованию боевого применения ВВС в Арктике возглавил Герой Советского Союза полковник А. Г. Кострикин. Экспедицию должен был обслуживать авиаотряд из более чем 150 человек лётного и технического персонала. Штабной Ил-12 «Н-525» пилотировал генерал-майор И. П. Мазурук, а вторым пилотом на нём периодически летал отправленный в запас после смерти И. В. Сталина Главный маршал авиации А. Е. Голованов, которого В. Ф. Бурханов пригласил в экспедицию помощником по авиационным вопросам. Но, вероятно, у А. Е. Голованова была и своя работа в интересах ВВС или других организаций. По словам очевидцев, на борту его самолёта на ледовых станциях и аэродромах Заполярья периодически проходили совещания в которых участвовали крупные учёные, строители, авиационные командиры, ещё какие-то «неопознанные» личности. Начальник разведывательно-диверсионного отдела МВД СССР генерал-лейтенант П. А. Судоплатов в книге «Спецоперации» отмечал, что летом 1953 года А. Е. Голованов в сотрудничестве с ним и бывшим до середины 1952 г. начальником военной разведки генералом армии М. В. Захаровым участвовал в планировании стратегической разведки и разработке превентивных мер по срыву воздушного ядерного нападения на нашу страну, а главная угроза такого нападения в то время исходила со стороны Арктики. Внешне же задачи ВВЭ «Север-7» по существу мало отличались от задач «Север-6». Разница была в районах исследований

«прыгающими» отрядами и количестве открываемых дрейфующих станций. Также она должна была обеспечить очередную смену сотрудников станции «СП-4» и снабжение их всем необходимым для работы в течение следующего полугодия.



Маршруты дрейфа полярных станций «СП-1» – «СП-4»

Научные работы на дрейфующих льдах обеспечивали 13 самолётов: пять Ли-2 и два Ан-2 – подвижные группы; два Ан-2 – дежурство на ледовых базах; два Ил-12 – снабжение ледовых баз горючим, продовольствием и снаряжением; один Ил-12 – связь ледовых баз с исходными береговыми пунктами; один Ил-12 – для ледовой разведки. Но 2 апреля Ли-2 «Н-497» во время тренировочной посадки на ледяной припай в районе мыса Желания (Новая Земля) провалился лыжами в полынь и лёг плоскостями на лёд. 6 апреля во время шторма припай оторвало от берега, унесло в море и разломало. Ли-2 затонул.



Маршал авиации А. Е. Голованов за штурвалом самолёта

А 26 мая 1955 г. во время первичной посадки на ледяное поле ударился правой лыжей о занесённый снегом ледяной торос Ли-2 «Н-535» (командир корабля М. Ф. Ручкин). Самолёт развернулся на 150°, встал на нос, зацепил винтом за лёд и упал на хвост. Фюзеляж переломился в двух местах, но экипаж и пассажиры остались невредимы. Они и всё ценное оборудование с самолёта было эвакуировано на береговую базу. Самолёт сожгли на льдине.

Первой, взамен разрушенной станции «СП-3», была организована новая дрейфующая научно-исследовательская станция «Северный полюс-5». Начальником на неё был утверждён Н. А. Волков, а исходной базой стал порт Тикси.

Поиск льдины для станции провёл экипаж В. И. Масленникова на самолёте Ли-2 «Н-469» на лыжном шасси. В процессе площадной съёмки района к северо-северо-востоку от Новосибирских островов, в точке с координатами 82°04' с. ш. и 156°52' в. д., были обнаружены два крупных паковых поля, резко выделявшиеся среди окружающих их торосистых годовалых льдин. Особенно крупными формами рельефа отличалась часть одного из полей, площадью около 10 км². Здесь располагалась группа пологих возвышенностей с холмом в центре высотой около 6–7 м. Отсутствие на поверхности остроугольных торосов свидетельствовало, что это поле в течение прошедшей зимы не деформировалось.

В десяти километрах от холма В. И. Масленников заметил полосу ровного льда и определив её длину, которая оказалась около 2 км, пилот прошёл над ней в бреющем полёте и сбросил дымовую шашку для определения направления ветра. Со второго захода он благополучно совершил посадку. После более тщательного осмотра полосы и измерения толщины льда, которая оказалась равной 160 см, стало понятно, что здесь можно организовать перевалочную базу для новой дрейфующей станции.

19 апреля от начальника экспедиции В. Ф. Бурханова было получено разрешение на строительство в выбранном месте дрейфующей станции «СП-5». Вечером того же дня на новой посадочной полосе, уже обставленной флажками, приземлился первый Ил-12 начальника

авиаотряда М. А. Титлова, доставивший метеоролога Г. И. Кизино, кинооператора А. П. Сёмина и горючее для самолёта В. И. Масленникова.

Со следующего дня эти машины начали перевозить из Тикси личный состав станции и имущество экспедиции. Одновременно другие самолёты приступили к доставке на перевалочную базу оборудования и домиков со станции «СП-3», которая в эти дни закончила свою работу.

За несколько дней специальная бригада с помощью трактора превратила ледовую полосу в хороший аэродром, способный принимать даже тяжёлые самолёты типа Ту-4^[3]. Он стал перевалочной базой при доставке грузов непосредственно в лагерь станции и просуществовал до конца весеннего завоза.

Станция начала работу 21 апреля 1955 г., но торжественное её открытие состоялось в Первомайский праздник, а уже к 7 мая на перевалочном аэродроме скопилось большое количество груза, который приписанный вертолёт Ми-4 лётчика И. Ф. Рожкова не успевал своевременно доставлять на станцию. Ему на помощь с закрывшейся станции «СП-3» был вызван второй Ми-4 Н. С. Макарова, который в этом рейсе преодолел расстояние в 1500 км над дрейфующими льдами Центральной Арктики и пролетел непосредственно над Северным полюсом. К середине мая весь груз был доставлен на станцию.

Первая выносная гидрологическая станция была проведена 23 июня с использованием вертолёта Ми-4 экипажа И. Ф. Рожкова к северу от лагеря над подводным хребтом Ломоносова. Гидрологи З. М. Гудкович и Н. П. Шестериков замерами глубин подтвердили, что это действительно был хребет. К вечеру из-за резкого ухудшения погоды выполнение остальных станций пришлось отложить, и вертолёт вернулся в лагерь.

Следующий вылет сделали 26 июня. Если погода позволит, решили провести три оставшиеся станции, не возвращаясь на базу. Но сразу же после отлёта небо над СП потемнело. Ветер погнал туман в сторону улетевшего Ми-4. Вскоре радист вертолёта А. Д. Камбулов сообщил об ухудшении погоды на выносной станции. Закончив работы на льду, экипаж стал ждать её улучшения. К концу дня туман приподнялся, видимость составила 15–20 км, и вертолёт полетел в лагерь. Вдруг с него сообщили о новой полосе тумана. Пилоту пришлось вести машину на высоте 15 м. Когда же начался заряд снегопада, то пришлось опять приземлиться в 40 км от базового аэродрома. На беду, при посадке в сплошном тумане вертолёт хвостовым винтом зацепил за лёд, перевернулся и был разбит, но люди остались живы.



Сх. 5. Задуманный как сельскохозяйственный самолёт, Ан-2 быстро стал многоцелевым и выпускался в 16 различных гражданских и военных модификациях. Это единственный в мире самолёт, производство которого продолжалось более 60 лет

В Москве в авиаотряде особого назначения было принято решение срочно организовать вывоз экипажа и учёных, оказавшихся в аварийных ситуациях, на основную базу дрейфующей станции «СП-5». Для этого были подготовлены несколько самолётов, в том числе и один Ан-2.

На утро следующего дня опытному полярному пилоту И. Г. Бахтинову было дано указание на его Ил-12 вылететь на поиски вертолёт и сбросить экипажу продукты. Несмотря на густой туман, Бахтинов все же отыскал его, но сбросить продукты не смог. Только на другой день, когда туман рассеялся, вновь прилетевший самолёт сбросил экипажу Рожкова продукты на две недели. Теперь можно было начать подготовку к их спасению на самолёте Ан-2. Чтобы преодолеть такое большое расстояние, Ан-2 был снабжён дополнительным баком, вставленным в его фюзеляж. Тут же стояло несколько канистр с моторным маслом. Теперь машина могла находиться в воздухе до 16 часов.

Не терял времени и экипаж аварийного вертолёт. Как говорится, «не было бы счастья, да несчастье помогло». Когда самолёт сбрасывал продукты, пакет с папиросами выдуло из кабины за несколько минут до сигнала лётчика. В поисках потерянных папирос заядлые курильщики исходили все пространство вокруг вертолёт в радиусе 5 км и нашли полосу ровного льда, на которую после снятия четырёх больших ледяных бугров можно было принять лёгкий самолёт.

К этому времени весеннюю посадочную полосу у полярной станции уже всю поломало, и принять самолёты можно было только на запасную полосу, расположенную в 2 км от первой. В течение 10 дней по 10–12 часов в сутки коллектив станции кирками, пешнями, лопатами и небольшими зарядами взрывчатки долбил бугры и разбивал лёд. (Для того чтобы снести один из самых больших бугров, пришлось сделать около 80 взрывов).



Полярный лётчик В. П. Колошенко. 1955 г.

После того как площадку более или менее выровняли, загрязненный взрывами лёд начал усиленно таять. Появились озёрки воды, которые быстро углублялись. Вырубленные по обеим сторонам взлётно-посадочной полосы сточные канавы помогали мало. Пришлось бурить скважины в озёрках для сброса воды.

9 июля Ан-2, пилотируемый В. М. Перовым, сел у вертолёт и, забрав гидролога, вернулся в лагерь. Остальные члены экипажа были эвакуированы на Ли-2 под командованием Г. В. Сорокина.

Так как к этому времени вертолёт с «СП-3» полностью выработал ресурс заднего винта, Ан-2 В. М. Перова пришлось ещё некоторое время обслуживать «СП-5».

К осени УПА подготовило на замену новый вертолёт Ми-4. С Диксона сопровождать его было поручено самолёту Ан-2 М. Н. Каминского. 24 сентября вертолёт вылетел с Диксона на мыс Челюскин и прибыл на мыс Молотова (мыс Арктический) 2 октября. Здесь они вместе с Ан-2 просидели в ожидании погоды до 10 октября. Затем начало полярной ночи сделало невозможным перегон вертолёт. А осенний завоз грузов на СП был в полном разгаре. Ежедневно самолёты, пилотируемые лётчиками Мазуруком, Задковым, Лебедевым и др., доставляли продовольствие, топливо, научное оборудование, домики и другие грузы, необходимые для работы в течение долгой полярной ночи. Вскоре на дальнем аэродроме скопилось уже очень много груза, поэтому пришлось дополнительно отправить туда Ан-2 М. Н. Каминского.

11 октября в сумерках Каминский в слепом полёте за облаками привел самолёт на льдину и на следующий день включился в работу по транспортировке грузов. До 2 ноября он за 164 полёта перевёз на станцию около 80 т. груза из осеннего завоза. В некоторые дни пилот делал по 10-12 рейсов. Все эти грузы с дальней площадки в лагерь перевозили по укатанной трактором дороге и немедленно использовали для подготовки станции к зиме.

После этого М. Н. Каминский переключился на обслуживание научных работ. За четыре месяца полярной ночи налёт Ан-2 составил 105 часов, в то время как вертолёт на «СП-3» за это же время налетал только 12 часов. Коллектив «СП-5» дал очень высокую оценку работе и Ан-2, и его пилота.

В период весеннего завоза 1956 г. на станции «СП-3» уже работал новый вертолёт Ми-4 «Н-89» под командованием В. П. Колошенко. Ещё один Ми-4 («Н-88») лётчика В. В. Афонина был направлен на «СП-4». Примечательно, что обе машины экипажи перегнали почти к Северному полюсу с аэродрома Казанского вертолётного завода, преодолев в общей сложности более 5 тыс. км.



Коллектив полярной станции «СП-5». Первый ряд (слева направо): Г. М. Силин, В. П. Колошенко, начальник «СП-5» А. Л. Соколов, Л. Н. Жигалов, А. П. Громчевский. Второй ряд: Г. П. Соловьев, К. А. Лещенко, Л. Л. Никифорова, Б. Суворов, И. М. Шариков, П. В. Сорокин/

О том, как проходил этот уникальный перелёт, рассказал один из его участников – В. П. Колошенко: «...Мы взлетаем. Начинается грандиозный воздушный поход к Северному полюсу. Низкие облака вынуждают нас лететь над самой землей. Я вижу, как вертолёт Афонина под действием порывистого встречного ветра кренится, летит, как по кочкам. Работая рычагами управления, пытаюсь выдерживать на этой «ухабиистой дороге» дистанцию между нашими вертолётами и высоту полёта. Второго пилота в моём экипаже нет: всё ещё непросто уговорить лётчиков пересечь с освоенных и ставших родными самолётов на непонятную и опасную бескрылую технику –

вертолёт. Рядом со мной, на месте второго пилота – штурман Саша Громчевский. Он уже записал время взлёта, посматривает на колеблющиеся стрелки приборов, показывающие скорость и высоту, на компас, сличает местность, над которой мы летим, с картой. Бортмеханик Константин Андреевич Лещенко внимательно наблюдает за приборами, контролирующими работу двигателя. Внизу, в передней части грузовой кабины, работает бортрадист Говорухин – он согласился пролететь с нами только часть маршрута.

Первая посадка для дозаправки в Горьком, и мы снова в полёте. До самой Москвы нас преследует низкая облачность с морозящими дождями. Плохая видимость вынуждает лететь, чуть ли не задевая верхушки деревьев. Только над оврагами и руслами рек нам удаётся оторваться от нижней кромки сплошной облачности, из которой сыплется уже не дождь, а мелкий снег, ухудшающий и без того плохую видимость.



Аэродром ВВЭ «Север-8» 1956 г.

Из столицы наш маршрут лежит через Дмитров на Череповец – здесь первый на нашем пути аэродром Полярной авиации. В аэродромной гостинице (обычном деревенском доме) нас встречают с особой заботой и вниманием. В этой доброжелательности чувствуется тот особый «климат» отношений, который свойственен полярникам вообще.

С аэродрома в Череповце мы взлетаем при сильном встречном ветре и низкой облачности, прижимающей вертолёты к земле. Озеро Белое встречает туманами, грозящими обледенением. Мы включаем противообледенительные системы (шестидесяти литров спирта должно хватить на полчаса полёта). Несмотря на малый интервал между нашими двумя вертолётами, машину Афонины в тумане временами не видно вовсе.

...Из Летнеозёрска летим в Архангельск, который полярники называют воротами в Арктику. Пройдено около 750 километров трудного воздушного пути. Сильные ветры, низкая облачность и туманы задержали нас в этом городе. Но наконец выдалось морозное утро, и мы с Афониным продолжили полёт на северо-восток. Вскоре пересекли Северный полярный круг, но смогли долететь только до

Мезени: опять нас тормознули сильные встречные ветры и низкая облачность с туманами. Но всему приходит конец, и вновь вертятся несущие винты. Преодолевая сильный встречный ветер, летят наши вертолёты через Нарьян-Мар в Амдерму.

Из-за низкой облачности мы не можем лететь на разных высотах, а вероятность столкновения вертолётов в тумане усиливается ещё и порывистым ветром. Как только я теряю из виду вертолёт Афонина, немедленно отворачиваю вправо, как только вижу – вновь подхожу к нему. Наконец вот она, Амдерма! Здесь нас уже ждёт бортрадист Борис Суворов. С ним мы продолжим полёт и будем работать на «СП-5», а Говорухин попутным рейсом отправится в Москву.

Тринадцатого апреля взяли курс на Тадибе-Яху. Вот мы уже летим над Байдарацкой губой, её льдами и разводьями. Сильный встречный ветер продолжает бросать нам навстречу туманы. Через четыре часа мы на месте. Пришлось задержаться с вылетом: бортмеханик Афонина нечаянно порвал перкаль – авиационное полотно, которым обшита вся лопасть несущего винта. Эмалит и перкаль мы возим с собой на всякий случай и, быстро подклеив лопасть, летим дальше, на остров Диксон, который тоже встречает нас плохой погодой. Оно, может быть, и к лучшему: нам необходимо подготовиться к ещё более сложным погодным условиям, с которыми мы можем встретиться на пути. И почему нам не дали полетать в облаках в Москве или в Череповце, потренироваться перед тяжёлым перелётом? Опять эти инструкции, утвержденные в высоких инстанциях! Написанные без проведения соответствующих испытаний и консультаций с лётчиками-испытателями, они плохие помощники полярному вертолётчику. Вся надежда на свои силы и профессиональные знания, на опыт и интуицию.

...На Диксоне задержались на три дня: сильные ветры, снежные заряды и туманы прочно держали на острове. Но вот стихли ветры, приподнялась облачность, улучшилась видимость, и в сопровождении Ан-2 мы наконец взлетаем. Задача экипажа самолёта – разведывать наиболее безопасный воздушный путь над океаном. При малейшей возможности увеличиваем высоту полёта: с большей высоты легче наметить маршрут обхода больших разводий.

В районе острова Русский погода резко ухудшается, густой туман окутывает всё вокруг. Если на пути вдруг окажется айсберг, то мы не успеем отвернуть или набрать высоту. Усилились вибрации вертолёта, началось обледенение винтов и остекления кабины пилотов, резко ухудшилась и без того плохая видимость. Включаю противообледенительную систему, открываю краник подачи спирта на лобовые стекла. Вижу, что покрылось льдом и остекление боковых сдвижных дверей кабины. Холодно, поскольку кабина насквозь продувается встречным потоком воздуха.

С огромным трудом мы вышли к архипелагу Северная Земля, сели на острове Средний. Осмотрели вертолёт, заправили их горючим и маслом. Обговорили с Афониним ещё раз свои действия в случае возникновения в полёте опасных осложнений. Вспомнили даже методику посадки вертолёта на авторотации: как выяснилось, теоретически такую посадку мы оба могли выполнить неплохо, а на практике? Даже со стороны мы никогда не видели, как снижается и садится вертолёт с выключенным двигателем. Опять три дня ждём улучшения погоды. Едва она становится лучше, взлетаем, держим курс на самую северную точку Земли.

...Я впервые в таких высоких широтах Ледовитого океана. Все мои прежние морские маршруты – и на самолётах, и на вертолёте с палубы ледокола «Ермак» – проходили значительно южнее. Теперь на нашем пути будет только океан, покрытый ледовыми полями...

Мы с Афониним летим правым пеленгом за самолётом сопровождения. Погода прекрасная, видимость отличная – «миллион на миллион», кажется, что стоит подняться повыше и можно будет увидеть Северный полюс. Все льды океана покрыты снегами, только кое-где в местах недавнего торошения – нагромождения голубеющих разломами и поблескивающих на солнце огромных льдин – торосов.

При такой видимости наши вертолёты уже не жмутся друг к другу, мы летим, только иногда сближаясь, на высоте 100–200 метров. Саша Громчевский постоянно берёт пеленги береговых радиостанций, наносит их направление на карту. И по изменению точки пересечения пеленгов я вижу, как мы приближаемся к станции «Северный полюс-5». Мы всё ближе к точке, где сходятся все меридианы Земли, где нам предстоит работать один полярный день длиной в полгода и одну полярную ночь, тоже в полгода длиной. Как будем летать полярной ночью, когда в кромешной тьме при взлётах и посадках вертолёт окутывают снежные вихри?

Наш перелёт приближается к концу. Главное сейчас – не ослабить внимание.

А я всё чаще подлетаю к вертолёту Афонина, всё внимательнее осматриваю его вертолёт: нет ли где подтекания масла, не отстала ли на лопастях несущего винта перкаль, потом выхожу вперёд и «подставляю» свою машину под бдительное око коллеги.

После вылета с Казанского вертолётного завода нами преодолены тысячи километров воздушного пути. Ещё чуть меньше 100 километров, и мы приземлимся на станции. Хотя привычное слово «приземлимся» здесь не подходит – станция расположена на дрейфующей льдине, под которой глубина океана достигает четырёх километров...



Ли-2 на снежном аэродроме на Камчатке

Начальник «СП-5» Анатолий Леонтьевич Соколов поздравляет нас с прибытием, знакомит с участниками зимовки, которые прилетели сюда из Ленинграда на самолёте Полярной авиации. Весь коллектив станции – шесть человек: пятеро учёных и врач (он же повар). Задача учёных – наблюдение за всем, что происходит на поверхности льдов и под ними. Задача новых членов экспедиции, экипажа вертолёта, помогать в проведении научной программы, быть готовыми в случае торошения льдов перевезти всех участников станции на новое, более безопасное, ледовое поле, обеспечивать приём самолётов с Большой земли. Нам рассказали, что взлётно-посадочная полоса длиной около километра для приёма самолётов Ил-12, Ил-14 и Ли-2 находится на расстоянии семидесяти километров от «СП-5». Там всегда дежурят несколько самолётов Ан-2. Своё первое задание мы получаем от командира одного из них – прославленного полярного лётчика Михаила Николаевича Каминского:

– У нашего Ан-2 при посадке на всторошенное ледовое поле сломался рычаг управления элероном, из-за этого мы не можем улететь на Большую землю. В нескольких десятках километров от «СП-5» находится такой же потерпевший аварию самолёт, возможно, на нем рычаг управления элероном остался невредимым. Но как его снять оттуда? Самолёт посадить невозможно – одни торосы. Надежда только на вас! Вертолёт поднят в небо. Низкое, маленькое, ослепительно яркое полярное солнце рельефно высвечивает все неровности льдов. Вскоре мы увидели среди торосов занесенный снегом самолёт с поломанными крыльями и шасси. Садимся. Кронштейн элерона при аварии Ан-2, к счастью, не пострадал. Бортмеханик его снял, и мы возвратились на станцию. Вскоре Каминский на своём самолёте улетел на остров Средний».

«СП-5» проработала полтора года и из-за сильного торошения льдов была закрыта 8 октября 1956 г. в координатах 84°23' с.ш., 63°19' в.д. Общая продолжительность дрейфа составила 536 суток, за это время на её ВПП было осуществлено около 400 посадок самолётов Ту-4, Ил-12, Ли-2 и Ан-2.

Последними ледовый аэродром покидали Ли-2 полярного лётчика П. П. Москаленко и Ми-4 В. П. Колошенко, которому предстояло решить сложнейшую задачу дальнего высокоширотного перелёта. Чтобы добраться до архипелага Северная Земля в условиях обледенения, вертолётчикам пришлось полностью заправить бензином верхний и нижний баки, взять с собой ещё три трёхсотлитровые бочки с горючим, залить максимально возможное количество масла, а в бачок противообледенительной системы – 60 литров спирта, ещё 100 литров погрузить в канистрах. Но чтобы оторваться от льдины, мощности мотора перегруженной машины немного не хватало. Тогда Колошенко предложил неожиданное решение: *«Петр Павлович, чтобы долететь до Большой земли, мы были вынуждены перегрузить вертолёт, и сейчас не можем взлететь. Нужен сильный ветер, но не ждать же его неизвестно сколько? Вот и получается, что без вашей помощи мы улететь отсюда не сможем. Я прошу искусственно создать нужный нам ветер. Вы на самолёте выруливаете и останавливаетесь перед вертолётom. Мы одновременно запускаем двигатели, прогреваем моторы. Как только всё будет готово к взлёту, вы выходите на полную мощность двигателей. Винты вашего самолёта создадут ветер, который поможет нам взлететь.*

– Опасно, всё может закончиться катастрофой, да не одной – двумя. Как я представляю, взлёт возможен только против ветра, а значит, в сторону самолёта. Но винт вертолёта поднимет такой снежный ураган, что вы не сможете увидеть самолёт и при взлёте рухнете на нас.

Как мог, я успокоил Петра Павловича:

– Я буду медленно поднимать машину, взлёт в сторону самолёта начну только в том случае, когда будет гарантия, что снежные вихри не помешают подъёму. Включите фары, чтобы я мог по ним ориентироваться.

– Хорошо. Я всё сделаю. Но и вы постарайтесь выполнить свои обещания. Помните, что в Ваших руках судьбы людей, находящихся и в самолёте, и в вертолёте. Действуйте!

Запустил двигатели Москаленко. Запустил двигатель, раскрутил винты и я. Осмотрел приборы. Всё в порядке.

Сидим, взлетать пока не пытаемся. Вертолёт вздрагивает и раскачивается от упругих струй, посылаемых нам винтами Ли-2. И это меня радует, даёт надежду на взлёт.

Несколько минут спустя мы увидели впереди белое пятно – отсвет фар на снегу, а затем киль и крылья самолёта. Я увеличил шаг несущего винта, увеличилась мощность двигателя, вертолёт начал подниматься и уверенно полетел в сторону самолёта. Пролетели метров пятьдесят, но винт вертолёта не сумел «поймать» ветер, посылаемый самолётом, началось снижение. Чтобы не удариться колёсами о снег, я увеличил шаг несущего винта, нам удалось удержать вертолёт от падения, «проскочить» прямо рядом с правым

крылом самолёта. Скорость продолжала увеличиваться, и вскоре мы разогнались до 120 километров в час. Я перевёл вертолёт в набор высоты, затем перешёл на пилотирование по приборам и только тогда вздохнул с облегчением: катастрофы удалось избежать.

- Пётр Павлович, мы взлетели. Идём с набором высоты. Слабое обледенение. Благодарим вас за помощь и поддержку. Прошу доложить о времени нашего взлёта портам мыса Молотова, полярным станциям на островах Средний и Диксон. Счастливого вам взлёта и полёта!

- Василий, благодарен тебе за то, что не оторвал нам правое крыло. Мы взлетели. Всё нормально. О вашем взлёте доложу после набора высоты.



Начальник Управления Полярной авиации в 1931-1937 и 1955-1970 гг., Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелёв

Перегруженный вертолёт медленно набирал высоту. Мы взяли курс на мыс Молотова. Идём в облаках со скоростью 120 км/ч на высоте 500 м в условиях слабого обледенения.

Вот опять трудная задача: известно, что полёты на вертолётах в облаках запрещены инструкциями не только из-за сложности пилотирования, но и потому, что долго пользоваться противообледенительной системой невозможно. И сейчас у нас спирта для омывания лопастей несущего и рулевого винтов только на час полёта максимум. А сколько часов нам придётся лететь в таких условиях, неизвестно.

Мы уже знаем, что происходит с вертолётом, когда его винты покрываются льдом: начинаются высокочастотные вибрации, и чем сильнее леденеют лопасти, тем большая мощность требуется для продолжения полёта. Но наступает время, когда даже полной мощности становится недостаточно не только для набора высоты, но и для продолжения горизонтального полёта. Вертолёт трясётся, раскачивается и быстро снижается, попросту начинает падать.

После трёх часов полёта в облаках я увеличил мощность двигателя до максимальной, перевёл вертолёт в набор высоты. Мы прошли высоту облачности, грозящей сильным обледенением, и продолжили полёт под черным куполом звёздного полярного неба. Спустя некоторое время мы увидели на западе краешек солнца, и слёзы радости потекли по нашим огрубевшим от мороза щекам. Но вот облака кончились, и мы продолжали полёт над водами Ледовитого океана. Снизились и приземлились на острове Средний. Поблагодарили за службу вертолёт, по традиции поцеловали его на прощанье и на самолёте улетели в Ленинград».

В 1956 г. на Новой Земле ураганный ветер, так называемая «новоземельская бора», изуродовал и разломал всю стоявшую там авиацию. Пилот Нарьянмарского авиаотряда И. В. Казаков вспоминал: «Что там лёгонький Ан-2, если двухмоторный Ли-2 пушинкой, кувыркая через кабину, унесло далеко в сопки. Машины, стоявшие на штормовых креплениях, изорвало в клочья. Ветер сдул с них закрылки, элероны, рули. «Аннушка», заброшенная в сопки, смотрелась издали, как притаившийся заяц: фюзеляж и две лопасти – стоячими ушами. Вертолёты стояли, как горшки: без лопастей и рулевых винтов. Наш Ан-2 по прилёте на архипелаг после этой беды оказался единственным исправным воздушным судном.

Специальной телеграммой нам дали право выполнять полёты, невзирая на погодные условия. То есть все правила – по боку. Редко кто из авиаторов в своей жизни бывает удостоен такого карт-бланша».

Вскоре ещё нескольким полярным лётчикам пришлось воспользоваться таким разрешением в ходе проведения спасательной операции, получившей признательность правительств Швеции и Норвегии.

Летом того же года в рамках Третьего Международного геофизического года силами учёных СССР, Швеции и Норвегии проводилась высокоширотная Арктическая экспедиция по исследованию пролива между Гренландией и Шпицбергенем. В ходе экспедиции с д/э «Обь» с помощью вертолёта Ми-4 (командир Р. И. Капрелян) на ледовый купол Северного Шпицбергена была осуществлена высадка международной группы учёных.

При возвращении к «Оби» вертолёт попал в снежный заряд, попытался сесть на замёрзшую поверхность небольшого озера, но проломил лёд, провалился в воду и полузатонул. Через люк экипаж смог выбраться наружу, и вскоре был эвакуирован мотоботом с подошедшей «Оби».

Пятеро учёных остались на куполе северного Шпицбергена в глубоких снегах только с десятидневным запасом топлива и недельным запасом продуктов. Они начали наблюдения, но было ясно: людей необходимо оттуда как можно скорее снимать.

С аэропорта «Нагурский» к учёным был направлен Ил-12 на колёсном шасси. Командир экипажа В. М. Перов нашёл международный лагерь и в исключительно трудных метеоусловиях несколько дней с бреющего полёта сбрасывал им спальные мешки, продовольствие, одежду, бидоны с горючей смесью для обогрева, а также палатки. Одновременно экипаж пытался отыскать площадку, на которой мог бы сесть самолёт на лыжах и рёвом моторов отгонял от лагеря бродивших по острову белых медведей.

Начальник УПА М. И. Шевелёв приказал для эвакуации учёных снарядить лыжный самолёт Ли-2 под управлением опытного полярного пилота П. П. Москаленко, который в это время был занят в столице подготовкой людей и техники для авиаотряда антарктической экспедиции АН СССР.

К моменту прилёта Москаленко в Нагурскую постепенно растаял снег, и для взлёта лыжного самолёта его пришлось на носилках таскать из оврага на взлётно-посадочную полосу. Но купол острова по-прежнему был укутан пеленой облаков и тумана, через которые изредка проглядывались чёрные точки людей и палаток.

Только 21 сентября П. П. Москаленко удалось сквозь открывшееся в облаках окно совершить посадку и взять на борт Ли-2 терпящих бедствие зимовщиков. Он перевез их в аэропорт «Нагурский», откуда они были переправлены на теплоход «Обь» и далее в Ленинград.

Но, к сожалению, не все полёты в УПА заканчивались так благополучно. 4 марта 1955 г. в 115 км от Архангельска загорелся левый двигатель у Ил-12 «Н-479», ранее обслуживавшего станции «СП». Самолёт стал быстро терять высоту. Командир попытался резким снижением сбить пламя, а затем посадить машину на лёд озера, но в это время двигатель отвалился от крыла. Пилот всё же сумел совершить посадку на лес. При столкновении с деревьями была разрушена кабина, и находившиеся в ней командир экипажа С. Е. Монаков, второй пилот М. Д. Любушин, бортмеханик П. Г. Богданов и бортрадист Е. В. Шмаков погибли. Два пассажира получили ранения. Остальные 26 человек, летевших в самолёте, благодаря мастерству лётчиков не пострадали. Людям, оставшимся на ночёвку в лесу, были сброшены тёплая одежда, медикаменты и продукты. На следующий день они были вывезены.

В 1956 г. работы по исследованию районов Центральной Арктики продолжились организацией ВВЭ «Север-8».

Начальником этой экспедиции был назначен заместитель начальника Главсевморпути Е. И. Толстиков, его заместителями по науке стали В. В. Фролов и М. Е. Острекин, руководителем лётной части экспедиции – Марк Иванович Шевелёв, который после окончания Высших академических курсов при Военной академии Генштаба вновь был приглашен на должность начальника УПА.

Со слов М. И. Шевелёва, его назначение проходило так: «Для меня это было и ожидаемо, и неожиданно. С одной стороны, лётчики-ветераны звали обратно в Полярную авиацию, рассказывали, что там происходит полный развал. До этого меня как-то приглашало начальство Главсевморпути, заводили разговор, прощупывали намерения, не пойду ли я на эту должность. Конечно, Полярная авиация – это моя молодость, романтика. Но и против было много причин.

Во-первых, уходя в Академию со службы на Дальнем Во-стоке, я договорился с командованием Дальневосточного округа, что вернусь после окончания Академии.

Во-вторых, из рассказов работников Полярной авиации я представил себе, что, если вернусь, мне предстоит работа не просто тяжёлая, но и неприятная. Дело в том, что за последние несколько лет там сменилось шесть начальников, и эта чехарда привела к развалу работы.

В 1953 году, после смерти Сталина, в союзном руководстве произошли большие изменения, в структуре министерств – тоже. Сначала было оставлено всего десять министерств, остальные сливали между собой. Были слиты министерства морского и речного флота с Главным управлением северного морского пути в единое министерство. Сложилось очень сложное положение, так как Северный морской путь был не просто транспортное объединение, а транспортно-промышленный комбинат, практически ведавший всем на Севере. И эта реорганизация внесла анархию и неопределенность.

Но самая большая неприятность была в том, что не стало многих ветеранов, с которыми я многие годы работал до войны. Кто-то погиб на фронте, кто-то ушёл на другую работу. Пришло много случайных людей. Начальники приходили из военно-морских сил, и они стали пополнять Полярную авиацию личным составом из ВВС и ВМФ. А сокращали тогда из ВВС, надо думать, не лучшие кадры. И в Полярной авиации стали процветать пьянство, рвачество, ухитрялись даже «опутывать» работников ГУСМП при составлении тарифов на экспедиции.

В конце концов меня направили к начальнику ГУКа. Он пригласил сесть, начался разговор об учёбе. Я доложил, что с учёбой дело обстоит неплохо, оценки почти все отличные. И снова он предложил мне Полярную авиацию. Я пытался отговориться, привёл свои доводы. И в этот момент увидел, что на столе лежит бумага – на бланке Министерства морского флота наискось резолюция красными чернилами с подписью Жукова.

Увидев это, я сказал, что, наверное, мы тут зря разговариваем, раз уж есть приказ... И я по войне знаю Георгия Константиновича: если он принял решение, менять не будет. Мой собеседник на меня рявкнул: «Ты что чужие бумаги читаешь!». На том разговор и кончился.

Потом мне рассказали, что Министерство обороны было очень заинтересовано в дальнейших работах в Арктике. Это ведь был период холодной войны. А я как человек, подготовленный в военном отношении и в практической работе в Полярной авиации, оказался желательной кандидатурой».



Ледово-фрезерная машина ЛФМ-ГПИ-29 для строительства ледовых аэродромов в 1956 году проходила государственные испытания на дрейфующей станции «Северный полюс-6»

В том же 1956 году начались первые эксперименты по использованию радиолокации на ледовой разведке. Одновременно в Амдерме были организованы соответствующие трёхмесячные курсы для штурманов Полярной авиации под руководством флаг-штурмана В. И. Аккуратова.

Новая Высокоширотная экспедиция «Север-8» в 1956 г. должна была провести смену личного состава, снабжение дрейфующих станций «СП-4» и «СП-5», а также организовать дрейфующую станцию «СП-6». Коллектив этой станции во главе с опытным полярным гидрологом К. А. Сычёвым вылетел на Ил-12 из Ленинграда в Тикси.

По плану новая станция была намечена в районе окончания дрейфа станции «СП-2». 5 апреля на поиск подходящей льдины туда вылетел самолёт Ли-2 «Н-531» (командир П. П. Москаленко, второй пилот Б. И. Мазлов, штурман Г. С. Ко-роль, бортмеханики Ю. А. Бесфамильный и В. И. Велюго, радист А. Г. Саньков и начальник будущей станции К. А. Сычёв на борту). В резерв был выделен Ан-2 Н. Н. Степанова.

Поиски льдины, на которой можно было бы создать новую станцию, продолжались долго – за 9 дней полётов пригодных для организации СП паковых льдин обнаружено не было. Только 15 апреля был найден плавающий ледяной остров размером 9 x 13 км, который резко выделялся среди окружающих его паковых льдов своей ровной поверхностью и грядами торосов по краям. Но он находился в 330 км севернее о. Врангеля в точке 74°24' с. ш., 177°10' з. д. – несколько в стороне от предполагаемого района исследований. Начальник экспедиции Е. И. Толстикова в этот же день отправил на Ли-2 П. П. Москаленко на этот ледяной остров гидрологов. Пробуренная ими

скважина глубиной 5 метров воды не достигла, поэтому было решено организовать на нём новую дрейфующую станцию «Северный полюс-6».



Начальник Главсевморпути контр-адмирал В. Ф. Бурханов (в центре) среди полярников дрейфующей станции «СП-6»

Сразу после этого лётчики Ф. К. Шатров, М. А. Старов и В. А. Цуцаев за несколько рейсов доставили сюда людей и стройматериалы. Официально станция была открыта 19 апреля 1956 г., но её оборудование продолжалось ещё месяц. К 19 мая был построен посёлок из 11 домиков и 18 па-латок и принято около ста самолётов, которые доставили около 220 тонн различных грузов, необходимых для жизнеобеспечения станции в течение полугода. В непосредственной близости от станции построили военный городок, который состоял он из нескольких сборно-разборных домиков, в каждом из них размещались офицеры (по 4 человека) и солдаты (по 8–10 человек). Их усилиями на льдине была подготовлена большая ВПП размером 3000 x 60 метров.

Новая станция оказалась единственной в своем роде среди советских дрейфующих станций за период 1937–1968 гг. Полярники были застрахованы от внезапных разломов льдины и связанных с этим неприятностей. Кроме того, ледяной остров оказался весьма долговечным: на нём смогли поработать четыре смены зимовщиков.

В начале ноября 1957 г. льдина с полярниками прошла всего в 40 км от о. Генриетты, а к концу 1958 г. «СП-6» оказалась в 130 км южнее Северного полюса. Её материально-технические ресурсы истощились, поэтому было принято решение использовать опытные экипажи военных бомбардировщиков Ту-4 для доставки продуктов и ГСМ с посадкой тяжёлых машин на льдину.

3 декабря 1958 г. с аэродрома Шаталово под Смоленском вылетело три экипажа 37-го гв. бап Дальней авиации. По прилёту в заполярную Амдерму самолёты встречала целая делегация различных чиновников и командиры авиагарнизона: на носу был праздник 5 декабря – День сталинской Конституции, а на каждом Ту-4 в антиобледенительной системе находилось 93 литра спирта.

Затем был перелёт на Тикси и о. Средний. По метеоусловиям на «СП-6» удалось вылететь только 6 января 1959 года. В этот день, а вернее сказать, в полярную ночь, все три Ту-4 впервые благополучно сели на дрейфующий ледовый аэродром. Разгрузившись, бомбардировщики взлетели и взяли курс на о. Гофмана, где на вершине ледника располагался аэродром подскока дальней стратегической авиации. С него 12 января был осуществлён повторный групповой рейс на «СП-6». Затем в течение этого месяца было проведено ещё несколько одиночных грузовых полётов на станции, которая теперь могла продолжить работу.

Всего на ледовые аэродромы «СП-6» было принято 588 самолётов различных типов, включая Ту-4, Ил-12 (в том числе из 374-го полка ВТА), Ли-2 и Ан-2, а также вертолёт Ми-4.

Наиболее примечательной операцией в этот период стала попытка посадить на ледовый аэродром станции звено стратегических реактивных бомбардировщиков Ту-16.

Ещё в конце марта 1958 г. начальнику третьей смены полярников станции «СП-6» С. Т. Серлапову из Москвы поступила команда срочно подготовить по северным меркам огромных размеров взлётно-посадочную полосу для приёма тяжёлых самолётов, но каких именно – не сообщалось. Тогда на станции работали всего 19 человек, поэтому к ним срочно перебросили специально сформированную воинскую часть под командованием майора М. А. Тишковца. Для солдат и офицеров в непосредственной близости от станции построили военный городок, и работа закипела. После расчистки полосы 3000 x 60 м и срезания ледовых бугров с помощью ледово-фрезерной машины и подрывов, чтобы окончательно выровнять поверхность, сверху на низинные участки насосами налили морскую воду, а образовавшийся после её замерзания гигантский каток сверху накрыли снегом, который тщательно утрамбовали с помощью трактора.

Немного раньше в 45-ю гвардейскую Гомельскую ТБАД в Барановичах поступило секретное распоряжение: срочно отправить отряд из трёх самолётов Ту-16 с самыми опытными экипажами в Тикси для выполнения задания особой государственной важности. Командование дивизии приказало подготовить от каждого из полков, входящих в её состав: 52-го гв. ТБАП, 203-го гв. ТБАП и 362-го ТБАП, по два Ту-16, которые срочно направили на аэродром «Оленья» под Мурманском, где экипажи стали усиленно тренироваться полётам в условиях Крайнего Севера. После этого три экипажа отправили в Тикси. Туда же из 121-го гвардейского Севастопольского 121-го ОДРАП, стоявшего под Минском, вылетели два самолёта-разведчика Ту-4Р.



Один из ледовых аэродромов станции «СП-6»

24 апреля на аэродроме Тикси заместитель командира 45-й дивизии Герой Советского Союза полковник А. А. Алехнович собрал командиров экипажей всех пяти самолётов и впервые довёл до них поставленную задачу и порядок её выполнения. Первой шла к льдине, на которой дрейфовала станция «СП-6», пара новейших Ту-16 из состава 52-го гвардейского ТБАП под общим командованием Алехновича, который будет пилотировать головную машину. Он же первым садится на ледовый аэродром, не выключая двигателей разворачивается и, ввиду того, что места стоянок самолётов и рулёжные дорожки подготовлены ещё не были, тут же взлетает. Следом то же самое делает второй Ту-16. После их отлёта на льдину садятся оба Ту-4Р, выгружают для «СП-6» комплект системы посадки «Луч» и тоже уходят на Тикси.



Ту-16 с бортовым номером «04» полковника А. А. Алехновича садится на ледовый аэродром возле станции «СП-6». 26 апреля 1958 г.

Утром 26 апреля, в солнечную и ясную погоду, все самолёты, один за другим, ушли в морозное полярное небо. Экипажи безошибочно вышли на ледяной остров. В это время его координаты были 81°15' с. ш., 147°42' в. д.

Получив разрешение от руководителя полётов, Алехнович мастерски приземлился с использованием тормозных парашютов и развернулся в конце полосы. После остановки самолёта экипаж спустился на полосу, где принял поздравление комиссии из штаба Оперативной группы войск в Арктике во главе с генерал-майором Л. Д.

Рейно. В Москву послали радиограмму об успешном приземлении стратегического бомбардировщика на арктическом аэродроме^[4].

Затем лётчики заняли свои места в самолёте. Ту-16, получив «добро», начал разбег при попутном боковом ветре. И вдруг, когда 50-тонный бомбардировщик уже пробежал метров 500, его повело с полосы влево на неутрамбованный снег, занесло и бросило на стоявшие рядом с полосой штабной самолёт Ли-2 и штабеля ящиков. Командир экипажа попытался парировать разворот самолёта двигателями, но на это не хватило времени. Бомбардировщик раскидал груды ящиков, правым крылом задел Ли-2 и только тогда остановился...

По команде Алехновича все шесть человек экипажа быстро покинули самолёт. Пожара не было, серьезно пострадавших – тоже. Только второй пилот майор Е. И. Базарный рассёк лоб о приборную доску, а штурман сильно ушиб ноги.

Второму Ту-16 (командир экипажа подполковник Г. Яг-лов) руководитель полётов посадку запретил, и он, сделав над ледовым полем круг, ушёл обратно в Тикси. Позже на льдину благополучно сели два Ту-4Р гвардии майоров Алфёрова и Акулова.

Во время столкновения у Ту-16 была оторвана часть крыла и образовались задиры на лопатках двигателя, а у Ли-2 поломана правая стойка шасси.

Самолётам требовался серьёзный ремонт, но «наверх» доложили лишь «о мелкой поломке». В подтверждение на «СП-6» отправили ремонтную бригаду, которая приступила к имитации восстановления повреждённой техники. Самолётом Ту-4 привезли новую турбину, для выгрузки которой из бомболюка в связи с её большими габаритами пришлось выдалбливать во льду яму. Но для доставки нового крыла в то время ещё не было подходящего авиатранспорта.

Стало понятно, что самолёт в условиях Арктики восстановлению не подлежал. Так как полярное лето заканчивалось, ремонтную бригаду «временно» со льдины сняли, а для охраны самолёта оставили техника, старшего лейтенанта Р. Кагирова.

Тем временем льдину с бомбардировщиком, который по документам числился где-то на ремонтной базе, уносило всё дальше и дальше на запад, а через ВПП пролегла трещина, сделавшая невозможным ни взлёт, ни посадку тяжёлого самолёта. В августе Ту-16 обнаружил и сфотографировал канадский самолёт-разведчик, и в западной прессе стали писать о возможном оборудовании советских стратегических баз в нейтральной зоне вблизи американского континента.

Назревал грандиозный международный скандал. К тому же ветры и течения стали сносить ледовый аэродром в сторону Гренландского моря. Стало ясно, что «ремонтировать» самолёт дальше нельзя, и очередной комиссии всё-таки пришлось его списать. Теперь машину необходимо было уничтожить, предварительно сняв всё самое ценное.

Зимой это сделать не удалось. Только 16 апреля 1959 г., за 10 дней до годовичного юбилея начала его дрейфа, Ту-16 сожгли, а затем, что смогли, сбросили в небольшую полынью. За это время самолёт прошёл вместе с «СП-6» расстояние в 3348 км. Позже проходила информация, что обломки машины были замечены у берегов Гренландии.

К этому времени Герой Советского Союза гвардии полковник А. А. Алехнович был уже уволен в запас «по болезни».

Больше Ту-16 на аэродромы в Арктике не садились.

Всего же «СП-6», впервые в практике нашей страны созданная именно на ледяном острове, проработала 3,5 года (1245 суток). За это время на ней побывали 4 смены полярников и было завезено 965 т грузов, а при закрытии станции вывезено наиболее ценного научного оборудования 28,8 т. Станция прекратила свою работу 14 сентября 1959 г. в точке 82°06' с. ш., 03°56' в. д. – приблизительно в 230 км к северо-западу от о. Шпицберген. Она продрейфовала по Северному Ледовитому океану 8650 км по общему или около 3000 км по генеральному пути. На ледовые аэродромы «СП-6» посадку совершили 588 самолётов различных типов, включая Ту-4, Ил-12, Ли-2 и Ан-2, а также вертолёт Ми-4, которые, кроме грузов, доставили сюда 372 человека.

В 1955 г. на вооружении ВВС США поступил новый стратегический бомбардировщик «Боинг» Б-52 Stratofortress, сменивший Б-36 и Б-47, в том числе и в Арктике.

Вскоре эти «Стратосферные крепости» стали регулярно летать вдоль северных границ СССР с реальным ядерным оружием на борту, поэтому важным моментом в боевой подготовке советских стратегических сил стала отработка превентивного выхода из-под возможного удара. Главным средством при этом считалось рассредоточение самолётов, причём не только на аэродромах ГВФ, но и на оперативных аэродромах Арктической группы в тундре, к тому же и до жизненно важных центров США оттуда было намного ближе. В 1958 г. к северным границам страны были переброшены истребительные части ПВО страны, которые базировались на аэродромах совместно с отрядами Управления Полярной авиации. В тот же период началась установка радиолокаторов по всему Северу – от Новой Земли до Берингова пролива.

В качестве альтернативы Б-52 в возможной ядерной войне 26 сентября 1957 г. в СССР на вооружение был принят самолёт Ту-95, способный преодолеть расстояние свыше 7 тысяч километров в один конец. Для советских ВВС это был качественно новый самолёт, прежде всего с точки зрения задач, которые на нём предстояло решать. Поэтому и авиачасти, куда он поступал, были особыми, укомплектованными опытными лётчиками и решительными командирами. Одной из первых авиадивизий, получивших Ту-95, стала 106-я ТБАД, базировавшаяся в Узине под Киевом. Её первым

командиром стал дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. И. Молодчий. В состав дивизии вошли 409-й ТБАП и 1006-й ТБАП.



Канадский разведывательный самолёт над местом аварии Ту-16А

В конце 1950-х в рамках учений «Купол» межконтинентальные бомбардировщики Ту-95 совершали посадки и взлетали со снежных полос на Крайнем Севере СССР. Выглядело все это достаточно эффектно: гигантские машины неслись по укатанным взлётно-посадочным полосам в огромных снежных туннелях, ширина которых была чуть больше размаха их крыльев.

Идея ледовых аэродромов также продолжала будоражить умы военных. Одним из первых освоил посадку Ту-95 на такой аэродром В. В. Решетников, который так описал это событие: «Я должен был попробовать, как поведёт себя четырёхдвигательная машина с торможением реверсивной тягой на ледяной полосе, поскольку до этого на таких машинах никто на лёд не садился, а в боевых условиях и этот опыт может оказаться не лишним.

Я сначала ушёл на островной тундровый аэродром в Карском море (эта задача была для меня главной), а уж взлетев оттуда, напрямик направился на ледовый.

Сов. секретно
Экз. №1
ЦК КПСС

Докладываю по донесению начальника штаба Оперативной группы в Арктике полковника Ушакова. 21 августа с/года в 6 час. 40 мин. (московское время) над льдиной, на которой расположена станция "Северный полюс-6", появился иностранный четырехмоторный самолет с канадскими опознавательными знаками №МН-9-82, который в течение одного часа летал над льдиной и расположенной на ней комендатурой, обслуживающей посадочную полосу и ведущей научную работу.

На высоте 50-100 м самолет сделал 16 заходов с разных направлений на военный городок, самолет Ту-16 (получивший повреждения при очередных полетах дальней авиации по освоению посадочной полосы на льдине и оставшийся там для ремонта), радиостанцию и запасные площадки.

В передней части фюзеляжа был открыт люк для фотоаппарата (был виден фотообъектив).

В 7 час. 40 мин. 21 августа самолет улетел в северном направлении.

—
Конец
22 августа 1958 года.

Резолюция на документе: «Ознакомить секретарей ЦК».
Ознакомились: Сулов, Брежнев, Игнатов, Фурцева, Аристов,
Мухомдинов, Кириченко.

Сел осторожно, коснулся ко льду мягенько, чувствовал, с чем дело имею: подскочит разок-другой на неудачной посадке – можно и не удержать, заскользит боком... Одна надежда на добрый случай. Но она пошла легко и прямо, пока на двух главных шасси. Переднее опустил не сразу и очень медленно. Чуть тронул тормоза и почувствовал, как она будто плечиками поводит, норовя броситься в сторону. Снял с упора внутренние винты. На мощном торможении обратной тяги она резко сократила скорость пробега, на миг заёрзала, но тут же успокоилась. Можно снимать и крайние. Машина крепко сидела на ногах и была совершенно послушной.



Командир 106-й ТБАД Герой Советского Союза, генерал-майор авиации В. В. Решетников в Тикси

Теперь предстоял взлёт. Ветерок был слабым и особого влияния на длину разбега или его устойчивость оказать не мог, а раз так, то стоит ли возвращаться к началу полосы, руля без толку, вероятно, километра три или четыре. Развернул её, присмирившую, на обратный посадочный курс, подтянул закрылки к взлётному положению и прямо на разбеге – тормоза всё равно не держат, – увеличивая до полного режим работы двигателей, взлетел и ушёл на базовый аэродром. На этот лёд пришёл потом командир полка Леонид Иванович Агурин, а за ним и другие экипажи. Но широкого применения этот опыт не получил».

Ни один из таких ледовых аэродромов так и не вступил в строй действующих, предназначенных для несения боевого дежурства, но опыт строительства полярных аэро-дромов в последствии пригодился для посадки в Арктике тяжёлых транспортных самолётов Ан-12 и создании ледовых аэродромов в Антарктиде.

Надобность в военных базах у Северного полюса отпала не только потому, что строительство и использование их было сопряжено с колоссальным риском, но прежде всего из-за того, что в ЦКБ-1 под руководством С. П. Королёва была создана и 21 августа 1957 г. успешно испытана межконтинентальная баллистическая ракета Р-7, способная доставить термоядерный заряд в любую точку США. Да и возможности стратегической авиации уже позволяли обходиться без «ледовых авианосцев».

Полярное соперничество двух сверхдержав начало переходить на другую сторону земного шара – в Антарктиду.

Глава II. К шестому континенту

2.1. Здравствуй, Terra Incognita

31 декабря 2009 г. австралийские полярники обнаружили на побережье Антарктиды у залива Коммонуэлт каркас самолёта британской компании «Виккерс», который пролежал во льдах с 1914 г. Моноплан был произведён в 1911 г. – лишь через восемь лет после того, как в воздух поднялся самый первый в мире аэроплан братьев Райт. В Антарктиду машина попала в составе экспедиции австралийского исследователя Дугласа Моусона, который намеревался совершить на нём первый в мире перелёт из Австралии через Антарктиду в Великобританию. Но, к сожалению, в ходе демонстрационного полёта в

Австралии самолёт потерпел аварию, в результате которой были повреждены крылья, и он стал непригоден для полётов.

Тогда Моусон решил переоборудовать самолёт в наземный тягач для саней, для чего к его фюзеляжу были прикреплены лыжи и специальный руль. Однако мотор этого агрегата не выдерживал сверхнизких температур, и его пришлось бросить на побережье. Первый полёт над Антарктидой пришлось отложить на 14 лет^[5].

16 ноября 1928 г. в районе острова Десепшен впервые в небо Антарктики поднялись два самолёта, пилотируемые американскими авиаторами Джоржем Хьюбертом Уилкинсом и Карлом Бенджамином Эйельсоном.



Самолёт «Виккерс» Д. Моусона в Антарктиде. 1914 г.

20 декабря 1928 г. Уилкинс вылетел на самолёте в район Антарктического полуострова. Он поднялся над ледниковым щитом до высоты 1800 м и дважды пересёк гигантский шельфовый ледник Ларсена, открытый в 1902 г. Отто Норденшельдом. Уилкинс продолжил свои полёты в 1929 г., установив с воздуха, что Земля Шарко, до этого считавшаяся частью материка, на самом деле остров.



Дуглас Моусон был первым человеком, попытавшимся совершить на самолёте перелёт через Южный полюс

Но настоящее использование авиации в антарктических исследованиях было начато американским морским офицером и полярным исследователем Ричардом Эвелином Бэрдом (Richard Evelyn Byrd). В самом начале 1929 г. он доставил на двух судах к восточному краю ледяного барьера Росса четыре самолёта, а в Китовой бухте построил зимовочную базу «Маленькая Америка» (Little America). После этого Бэрд на трёхмоторном самолёте Ford осуществил свой первый полёт над Землёй Эдуарда VII и определил, что это полуостров. Спасаясь от начавшейся пурги, Бэрд повернул к югу и обнаружил группу невысоких горных пиков, назвав их горами Рокфеллера, финансировавшего экспедицию. Из полёта он вернулся, когда бензин был уже на исходе.

Первый полёт над Южным полюсом совершил 28–29 ноября 1929 г. самолёт Форд 4-АТ «Тримотор», названный «Флойд Беннетт» в честь первого пилота командера Ричарда Бэрда, с которым тот покориł Северный полюс. В состав экипажа входили: командер Ричард Бэрд (руководитель полёта и штурман), Бернт Бальхен (пилот), Гарольд Джун (радист) и Эшли Маккинли (кинооператор).

Бэрд сбросил на полюс американский флаг, но садиться здесь не рискнул и вернулся на базу. Аэроплан в этом полёте продержался в воздухе 18 часов 39 минут, преодолев в оба конца 2600 км.

Через несколько дней, во время прибрежного рейса, Бэрд открыл горную цепь и шельфовый ледник. Всего с воздуха им была осмотрена территория около полумиллиона квадратных километров.



Исследователь Арктики и Антарктиды Ричард Бэрд. Вместе с лётчиком Бернтом Бальхеном первым на самолёте достиг Южного полюса

В конце того же 1929 г. в Антарктиду прибыл со второй своей экспедицией на судне «Дискавери» австралиец Дуглас Моусон. Он также использовал самолёт для рекогносцировочных полётов, и тоже очень успешно. В 1930–1931 гг. с воздуха им были открыты обширные участки материка, названные Землями Мак-Робертсона, Эндерби, Принцессы Елизаветы, Берег Моусона, Берег Георга V, Берег Банзарэ

(так сокращенно именовалась экспедиция – Британско-австрало-новозеландская), горы Скотта, залив Маккензи и несколько небольших островов. Экспедиция Моусона нанесла на карту побережье материка на расстоянии более 5,5 тысяч километров.

В это же время к берегам Антарктиды подошло промысловое судно «Норвегия», на котором находилась экспедиция норвежского военного лётчика Яльмара Рисер-Ларсена, летавшего в Арктике с Руалом Амундсеном. Вместе с пилотом Финном Лютцов-Хольмом он дважды поднимался в воздух на гидроплане. Норвежцы нанесли на карту свои названия – Берег Принца Улафа, Берег Принцессы Марты, мыс Норвегия, бухта Рисер-Ларсена.



Д. Моусон и пилот С. Кемпбелл

Следующим летом «Норвегия» обошла весь материк с запада на восток. Это кругосветное плавание сопровождалось полётами Рисер-Ларсена, осмотревшего берег на 14 градусов по долготе и шириной около 50 км. Он был назван Берегом Принцессы Рагнхилль.

Также норвежцы использовали для новых открытий в Антарктике китобойную флотилию Ларса Кристенсена, организовавшего в 1930-х годах девять экспедиций для охоты на китов в антарктических водах. На танкере «Торсхавн» базировался самолёт, на котором лётчик Альф Гуннестад совершал разведывательные полёты над краем ледникового покрова. Им была осмотрена полоса на протяжении трёхсот километров, названная Берегом Леопольда и Принцессы Астрид.

В результате работ, проводившихся этими экспедициями, представления об Антарктике существенно расширились. Было окончательно установлено, что в центре этой полярной области находится колоссальный ледяной материк, превосходящий по площади Австралию и Европу. Однако точные очертания материка всё ещё не были известны. О размерах антарктического ледникового щита, его толщине и характере ложа учёные могли лишь строить предположения. Только в общих чертах было известно и о климате Антарктиды.

Из-за глубокого экономического кризиса, который разразился на Западе в начале 1930-х годов, некоторое время ни одна страна не смогла организовать ни одной экспедиции в Антарктику. Только в 1934 г. на шельфовом леднике Росса Второй антарктической экспедицией Р. Бэрда была открыта станция «Маленькая Америка-2», располагавшаяся на месте прежней базы Бэрда. Теперь в распоряжении исследователей было два судна, пять самолётов, автожир, два лёгких снеговых автомобиля и три вездехода. Кроме того, на станцию было завезено 150 ездовых собак.



Установка на катапульту германского судна «Швабеланд» гидросамолёта «Blohm und Voss» Hs.139

В конце 1935 г. на базу Бэрда «Маленькая Америка-2» со своим самолётом, купленным на средства отца, чикагского бизнесмена, прибыл американский горный инженер Линкольн Элсуорт. 23 ноября 1935 г. он с пилотом Гербертом Холлик-Кеньоном вылетел с о. Данди, расположенного у северной оконечности Антарктического полуострова. Экспедиция над ледяным куполом продолжалась 12 дней с четырьмя посадками для астрономических измерений координат. Во время перелёта протяженностью более 3,5 тыс. км был открыт ещё один район западной Антарктики, получивший название Земли Элсуорта, а также хребет Сентинел. Погода заставила авиаторов дважды садиться на лёд, в том числе и на шельфовый ледник Росса. Когда 5 декабря они достигли базы в Китовой бухте, там никого уже не было. Элсуорт и Холлик-Кеньон месяц прожили в опустевшем доме Бэрда, затем их нашёл поисковый самолёт.



Германский самолёт Дорнье «Валь» у побережья Антарктиды. 1938 г.

В конце 1935 г. норвежская экспедиция Л. Кристенсена открыла скалистую землю, расположенную к западу от шельфового ледника Западного, которая была названа Берегом Ингрид Кристенсен, в честь жены начальника экспедиции. Крупным достижением этой экспедиции было проведение аэрофотосъёмки побережья на протяжении 2 тыс. км.

Исследования Л. Элсурса в 1935–1937 гг. продолжила британская экспедиция Джона Раймилла, также активно использовавшая авиацию.

В этот же период большой интерес к исследованиям Антарктиды проявила Германия. В летний сезон 1938–1939 гг. немцы снарядили к побережью Земли Королевы Мод две большие правительственные экспедиции под руководством опытного капитана Альфреда Ритшера. Исследования велись с помощью двух гидросамолётов, базировавшихся на экспедиционном судне «Швабенланд», которое двигалось вдоль побережья. В результате была выполнена аэрофотосъёмка и составлена карта района от 15° з. д. до 11°30' в. д. Кроме того, на материк были сброшены несколько тысяч металлических вымпелов со свастикой и созданы две антарктические базы – «Новая Швабия» и «Хорст Вессель».

В 1939–1941 гг. Р. Бэрд осуществил свою третью экспедицию в Антарктиду, которая ставила основной целью утверждение американского суверенитета над отдельными частями Антарктиды (Земля Мэри Бэрд, Земля Грейама и др.).

В Советском Союзе в начале 1930-х годов в связи с проведением Второго Международного полярного года (МПГ, 1932–1933 гг.) также планировали организовать экспедицию на шестой континент. Возглавить её должны были полярный исследователь Р. Л. Самойлович, океанолог А. Ф. Лактионов и геолог М. М. Ермолаев (в то время начальник полярной гляциологической станции на Новой Земле).

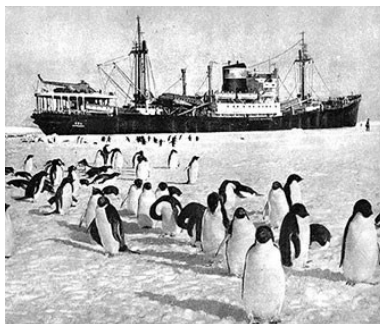
Предполагалось, что экспедицию доставит к берегам Антарктиды китобойная флотилия Акционерного Камчатского общества. На судах этой флотилии, а также с помощью самолёта, базировавшегося на китобойной базе, намечалось обследовать обширный район, начиная от Земли Эндерби на западе и до моря Росса на востоке. Проект этой экспедиции был обсуждён в ряде научных учреждений Ленинграда и представлен на рассмотрение Советскому национальному комитету по проведению МПГ. Но плавание в то тревожное время не состоялось. В мае 1938 г. Р. Л. Самойлович был арестован, а 4 марта 1939 г. – расстрелян. М. М. Ермолаев также был арестован и приговорён к 12 годам лагерей. Один из пунктов его обвинительного заключения утверждал, будто Ермолаев занимался «...вредительским отрывом народных средств на бесплодное изучение дна Ледовитого океана».

В эти годы советское руководство сконцентрировалось на героических победах в Арктике, одновременно репрессировав полярных авиаторов и научных работников. Тем не менее, в январе 1939 г. оно заявило официальный протест правительствам Норвегии, Великобритании, США и Японии в связи с тем, что их антарктические экспедиции *«...занимались необоснованным разделом на секторы земель, некогда открытых российскими исследователями и мореплавателями...»*

Советские исследования в Антарктике начались только в 1946 г., когда в первый рейс в её воды вышла китобойная флотилия «Слава», имевшая на борту группу научных специалистов. В дальнейшем в антарктических водах стали работать и другие советские китобойные флотилии («Советская Россия», «Украина» и «Юрий Долгорукий»), с судов которых осуществлялись океанографические исследования. Весьма вероятно, что при этом использовались данные аэрофотосъёмки всего побережья Земли Королевы Мод, осуществлённые немцами в 1938 г. и попавшие в СССР после разгрома фашистской Германии.

Следует заметить, что в это время вдоль более чем по-ловины всего побережья шестого континента летали американские самолёты 4-й экспедиции Р. Бэрда «Высокий прыжок» (High Jump) и экспедиции Ф. Ронне, которым удалось сфотографировать более 18 тыс. км побережья. Это позволило составить довольно подробную реальную карту очертаний материка, но внутренняя его часть продолжала оставаться белым пятном.

В 1949 г. семь стран (Аргентина, Австралия, Франция, Чили, Великобритания, Новая Зеландия и Норвегия) стали настойчиво заявлять о территориальных претензиях на определённые части Антарктиды. Так как переговоры о послевоенном дележе этого континента велись за спиной СССР, то в июне 1950 г. советское правительство вынуждено было заявить, что *«не может признать законным любое решение о режиме Антарктики, принятое без его участия»*. Одним из аргументов для этого было то, что этот материк в 1820 г. открыли именно русские мореплаватели – экспедиция под руководством Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный». Одновременно с этим были предприняты некоторые другие меры против политики американцев в отношении Антарктиды, после которых государственный секретарь Г. Трумэна – Джеймс Бирнс, выступавший всегда за самые жёсткие санкции против СССР, неожиданно для всех ушёл в досрочную отставку, напоследок сказав по поводу Антарктиды: *«Проклятых русских оказалось невозможно испугать. В этом вопросе они победили»*.



Дизель-электроход «Обь» с авиатехникой у побережья Антарктиды

А после того, как СССР поддержали Аргентина и Франция, Трумэн, поразмыслив над балансом сил, всё же выразил согласие на участие представителей СССР на международной конференции по Антарктиде, которую намечалось провести в Вашингтоне, но подчеркнул, что если договор на равноправное присутствие всех заинтересованных стран будет подписан, то он непременно должен включать в себя и такой важный пункт, как демилитаризация Антарктиды и запрещение на её территории любой военной деятельности, в том числе хранения на антарктических базах оружия, особенно атомного. Разработка сырья, необходимого для создания каких бы то ни было вооружений, должна быть запрещена тоже.

В июле в Париже на конференции по подготовке Международного геофизического года (МГГ) заместитель председателя советского комитета МГГ профессор В. В. Белоусов заявил об участии СССР в исследованиях Антарктиды и омывающих её вод. Для этого будут построены станции на Южном геомагнитном полюсе и Полюсе недоступности, а также опорная база на Берегу Нокса.

Слова необходимо было подкреплять делом. 13 июля 1955 г. Совет Министров СССР выпустил постановление об организации в рамках МГГ Комплексной антарктической экспедиции (КАЭ). Научное руководство экспедицией было возложено на Академию наук СССР, а оперативное управление – на Главное управление Северного Морского пути Минморфлота СССР, специалисты которого имели большой опыт организации экспедиций в Арктике. Были в экспедиции и военные специалисты, переодетые, естественно, в гражданскую одежду.

Первоначально экспедицию хотел возглавить дважды Герой Советского Союза И. Д. Папанин. Однако врачи не позволили 61-летнему полярнику отправиться на крайний юг планеты. Тогда начальник ГУСМП В. Ф. Бурханов предложил на должность руководителя Первой КАЭ доктора географических наук Героя Советского Союза В. Х. Буйницкого. Эту кандидатуру поддержал член-корреспондент Академии наук СССР В. Ю. Визе, отметивший, что «В. Х.

Буйницкий большое внимание в своей исследовательской работе уделяет изучению антарктической океанографии, в области которой он, несомненно, занимает сейчас ведущее положение». Виктор Харлампиевич с радостью согласился, но обширный инфаркт 8 марта 1955 г., в возрасте 43 лет, не позволил ему в то время отправиться в Антарктиду.

Тогда И. Д. Папанин предложил на эту должность заместителя директора Арктического научно-исследовательского института, Героя Советского Союза М. М. Сомова, который и был утверждён Президиумом Академии наук 30 августа 1955 г. Основными задачами 1-й Комплексной антарктической экспедиции были: организация главной береговой базы, выбор места для создания внутриматериковых станций у Южного геомагнитного полюса и в районе Полюса недоступности, работы в глубинных районах материка с использованием наземного транспорта и авиации, а также проведение комплексных океанологических исследований в Индийском секторе антарктических вод.

Экспедиция готовилась в страшной спешке, недостаточно продумывались и учитывались условия, с которыми она столкнётся в Антарктиде. При этом специалисты высказывали самые разные, порой противоречивые мнения. Ведь фактические представления о природе этой части нашей планеты были весьма скудны и ограничивались главным образом периодом антарктического лета. Наблюдений за погодой в зимний период в районах, удалённых от побережья, не было. Поэтому всё готовилось, как для работы в Арктике, не учитывая того, что в Антарктиде, как теперь шутят учёные и лётчики, «всё наоборот».



Разгрузка самолёта Ан-2 с дизель-электрохода «Обь»

Всего через три месяца, 30 ноября 1955 г., из Калининграда в Антарктиду вышел дизель-электроход «Обь» Мурманского морского пароходства, переоборудованный в научно-исследовательское судно. На его борту к шестому континенту направились три самолёта: Ил-12Д,

Ли-2Т, Ан-2 и вертолёт Ми-1. Так официально началась Первая Комплексная антарктическая экспедиция.

Через две недели по тому же маршруту направился дизель-электроход «Лена» с 4 тыс. т груза, самолётом Ли-2 и двумя вертолётами Ми-4. Командовать экспедиционным авиаотрядом, состоявшим из 21 человека, было поручено И. И. Черевичному. Командирами экипажей стали опытные полярные лётчики Г. В. Сорокин, Н. И. Шонин и А. А. Каш. Начальником научной и морской части экспедиции был назначен директор Института океанологии В. Г. Корт. Заместитель директора Морского гидрофизического института А. М. Гусев разрабатывал вопросы организации работ на шестом континенте. Учёным секретарём КАЭ назначили Е. М. Сузюмова.

Всего же в работах этой экспедиции, не считая членов экипажей трёх экспедиционных судов, приняло участие 229 человек, представляющих: АН СССР – 37 человек, ГУСМП – 56, ГУ Гидрометеослужбы – 15, Минобороны – 74, Мингео – 9, Минобразования – 22, Минрыбхоз – 2, Минсредмаш – 2, Минпромстрой – 2, ГУ ГВФ – 2, представители средств массовой информации – 8.



Дизель-электроход «Обь» у Берега Правды

Внушительным был и наземный транспортный отряд – 13 гусеничных тракторов и бульдозеров, 4 гусеничных вездехода ГАЗ-47, 10 грузовых автомобилей со специально оборудованными кузовами (походные радиостанции, авторемонтные мастерские, электростанции и т. д.), автомобиль ГАЗ-69. Кроме того, полярники взяли с собой 50 ездовых колымских собак с нартами. Экспедиция располагала также вспомогательными плавсредствами, предназначенными в основном для выгрузки кораблей: буксирным катером ледокольного типа, двумя баржами, понтонами и мотоботами.



На аэродроме Комплексной антарктической экспедиции

Для создания первого научного посёлка на берегу ледяного континента экспедиции был придан строительно-монтажный отряд из 86 человек.

В целях наилучшей организации изучения Антарктиды участвующие в работе страны договорились о разграничении районов исследований и примерных местах расположения своих станций на материке. Советскому Союзу был определен район на Земле Королевы Мэри, между Западным шельфовым ледником и шельфовым ледником Шеклтона (82° – 105° в. д.) и далее в глубь континента. В соответствии с этим решением 5 января 1956 г. флагманское судно экспедиции «Обь» подошло к берегам Антарктиды на $66^{\circ}28'$ ю. ш. и $94^{\circ}43'$ в. д. и встало у края узкого припайного льда, ещё не имевшего названия берега Антарктиды. Его нарекли Берегом Правды.

Первым делом участники экспедиции начали спуск на лёд самолётов для их сборки. Было решено устроить на припайном льду и береговом щите аэродромы, с которых провести разведывательные полёты. Однако 6 января ветер начал быстро усиливаться и к полудню достиг ураганной силы. Припай стал быстро разрушаться.

В очень трудных метеоусловиях только что выгруженные контейнеры и детали были перенесены обратно на борт. Крылья самолёта Ли-2 были подняты в тот момент, когда лёд под ними уже ломался. На следующий день, когда ветер начал стихать, снова приступили к выгрузке. На лёд были спущены трактор, вездеходы и сани.

При сборке вертолёт обнаружилось, что к нему нет колёс. Выяснилось, что в спешке, с которой готовилась экспедиция, три контейнера с частями двух вертолётов погрузили в Калининграде на «Обь», а остальные – на дизель-электроход «Лена», которая придёт в Антарктиду несколько позднее. Решили не ждать и приспособить для вертолёт колёса самолёта Ан-2. Недостающие детали были изготовлены в мастерских «Оби». 8 января первый советский вертолёт поднялся в небо Антарктиды.



Полярный лётчик А. А. Каш у своего Ан-2 «Н-542» с эмблемой «Союз Арктики и Антарктики». Этот самолёт стал первым отечественным самолётом, поднявшимся в воздух в Антарктиде

9 января снова начался жестокий шторм, длившийся три дня. Опять пришлось поднимать на борт выгруженное. Только самолёт Ан-2 удалось трактором перетащить к береговому щиту за 4 км от стоянки судна. Там же нашли место для временного аэродрома и установили палатки, в которых разместились механики, продолжавшие собирать самолёт в редкие часы затишья. Начальник авиаотряда И. И. Черевичный гордился своими сотрудниками: «...они делали нечеловеческие усилия, чтобы спасти полусобранный самолёт. Бешеный ветер сбивал с ног, сквозь снежную мглу ничего не было видно. Чуть не каждую минуту они звали друг друга, чтобы не потеряться в этом снежном хаосе. Самолёт начало подбрасывать, на какое-то мгновение он повис в воздухе, словно пытался взлететь. Положение стало угрожающим. С огромным трудом вбили в лёд ещё несколько металлических клиньев-мертвяков и натянули дополнительные тросы. Беда в том, что отдельные узлы машины не закреплены ещё по-настоящему и какая-то её часть может покособиться или вовсе отлететь. Но всё закончилось благополучно».

Через три дня выгрузили и начали собирать самолёт Ли-2. И тогда же лётчик А. А. Каш на самолёте Ан-2 с несколькими учёными на борту совершил первый разведывательный полёт с целью поиска места для строительства первой советской антарктической станции. В ходе осмотра берега между шельфовыми ледниками Шеклтона и Западным выходов коренных пород, пригодных для строительства станции, они не обнаружили. 14 января подходящее место было найдено в районе островов Хасуэлл в четырёх километрах от кромки припая. Посадка здесь прошла удачно, но взлететь не смогли – в жуткий холод и на большой высоте над уровнем моря двигатель не заводился. Из-за разреженности воздуха его плотность уменьшилась, и мощность мотора резко упала. Хорошо, что экипажу удалось наладить устойчивую радиосвязь. Черевичный на только что собранном Ли-2

вылетел за ними и забрал к себе на борт, не останавливая двигатели. Стало ясно, что материальная часть самолётов не подготовлена для работы в таких суровых условиях. Ли-2Т и Ан-2 нуждались в серьёзной доработке. Необходимо было оборудовать и самолёты, и наземные тягачи турбонаддувом, чтобы обеспечить сохранение мощности при работах на больших высотах.



Ли-2 над антарктической станцией «Мирный»

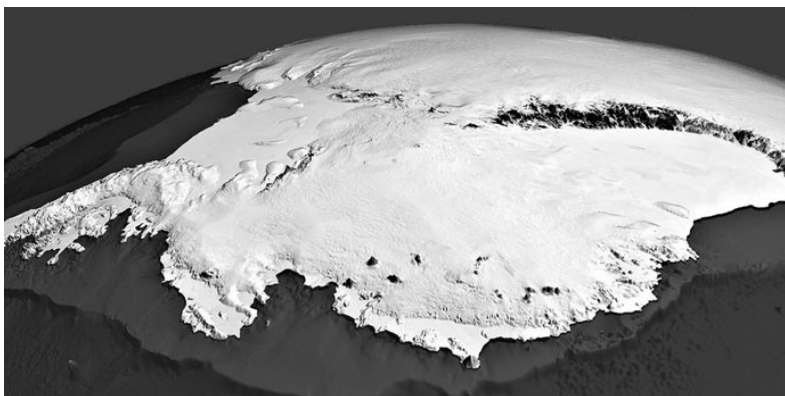
16 января Ли-2 под управлением И. И. Черевичного выполнил первый разведывательный полёт к востоку от бухты Депо вдоль берега, через шельфовый ледник Шеклтона до Берега Нокса.

Эти первые полёты в Антарктиде показали, что условия работы авиации на шестом континенте будут во многом отличаться от арктических. Здесь совсем иначе выглядит звёздное небо. Придётся привыкать к работе с астрономическими и магнитными компасами применительно к Южному полушарию. И если полёты в Арктике совершались в основном над водной поверхностью или ледовыми полями, на малых высотах, то в Антарктиде, где горные хребты поднимаются до 4 км, полёты будут высотными. К тому же пока ещё не было достоверных карт местности, их только предстояло составить.

20 января 1956 г. к берегам Антарктиды подошёл дизель-электроход «Лена», а 7 февраля – «Рефрижератор № 7» с продовольствием, вышедший из Риги 15 декабря 1955 г. Темпы разгрузки возросли, но сама она усложнилась из-за быстрого таяния и разрушения припая. Это привело к первой трагедии – вместе с трактором провалился под лёд и погиб молодой полярник Иван Хмара.

10 дней связь между судами и берегом осуществлялась с помощью самолётов и вертолётов, на которых строители станции переправлялись на берег и возвращались обратно. Грузы с рефрижератора спускались на лёд и перегружались на самолёты для доставки на берег. Таким образом были вывезены сотни тонн грузов.

Вертолётчики в эти дни каждое утро доставляли строителей, научных сотрудников и моряков с «Оби» и «Лены» на строительные участки полярной станции, а вечером отвозили их обратно. За короткий срок вертолёт «Н-86» перевёз около двух тысяч пассажиров.



Рельеф снежного покрова Антарктиды

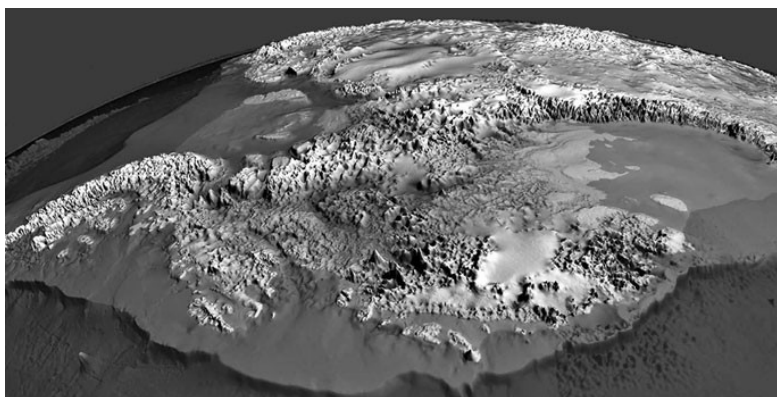
Первый российский антарктический посёлок – двадцать одно здание и аэродром – был возведён за два месяца. 13 февраля на Берегу Правды над станцией «Мирный», названной так в честь знаменитого русского шлюпа, был поднят флаг СССР. Она стала и базовой точкой для дальнейшего продвижения в глубь материка. На первую зимовку в «Мирном» остались 92 человека. В 1956 году эта станция была самой крупной в Антарктиде.

Ан-2 теперь мог отправиться на разведку по направлению к южному геомагнитному полюсу Земли, где также собирались строить научную станцию. Преодолев около 400 км на юг, экипаж в составе А. А. Каша, штурмана М. М. Кириллова, бортмеханика М. И. Чагина и бортрадиста А. И. Челышева 25 февраля осуществил посадку на покрытую застругами поверхность материка на высоте около 3500 м над уровнем моря при морозе около 30°C.

Участник этого полёта метеоролог А. М. Гусев вспоминал: «Необходимо было ознакомиться с условиями погоды в этих районах в осеннее время, выяснить состояние поверхности снега, а также условия взлёта и посадки самолётов на высокогорном плато ледяного купола материка.

Мы летим уже больше часа. Несмотря на то, что всё время понемногу самолёт набирал высоту, радиовысотомер показывал всё уменьшающееся расстояние от него до поверхности снежных и ледяных склонов под нами. Значит, и высота купола всё повышалась в направлении нашего полёта.

Вскоре вошли в облака. С тревогой наблюдали мы за плоскостями самолёта, опасаясь, что начнётся обледенение. Даже с высоты и через кисею облаков было видно, что поверхность, точно морщинами, вся покрыта полосами застрогов – снежных образований, выточенных ветром из затвердевших сугробов. Как-то нам удастся сесть на такой «аэродром»?



Рельеф Антарктиды без снега и льда

Примерно на 400-м километре от «Мирного» Каш решил садиться. Найдя место, где застрогов было поменьше, он повёл машину на посадку. Мы замерли в ожидании... Когда самолёт коснулся поверхности, загроыхало так, будто мы покатались по железной крыше. Это металлические лыжи самолёта бились о жёсткую поверхность застрогов. Трясло нас немилосердно, но вот самолёт остановился. Как было условлено, из него вышел только Чагин. Он быстро оббежал самолёт и, убедившись, что лыжи целы, вернулся в кабину.

Начался взлёт. Самолёт с трудом стронулся с места – лыжи плохо скользили, а мотор из-за пониженного давления воздуха не развивал полной мощности. Бежим, бежим навстречу низовой метели, поднятой сильным ветром. Ветер должен облегчить взлёт, но пока машина содрогается от жестоких ударов о твердую поверхность. Долго ли так будет продолжаться, а вдруг на пути встретится застрог повыше остальных? Ведь от него уже не отвернёшь машину... Несмотря на то что мотор продолжал надрывно реветь, в какой-то момент нам показалось, что наступила тишина. В окно видно, как совсем рядом несутся мимо нас острые зубы застрогов, они так близки, что удивительно, как за них не задевают лыжи. Значит, оторвались!

Минуто самолёт летел ровно, набирая скорость, а потом взмыл и быстро вышел за пределы несущейся над поверхностью пелены снега.

Пока всё это происходило, Челышев непрерывно держал связь с «Мирным» и передавал туда всё, что с нами происходило. Из «Мирного» поздравляли с первой победой.



Дизель-электроход «Лена» возле антарктического припая

Теперь надо было вновь садиться, с тем чтобы в течение нескольких дней проводить наблюдения. Каш минут 15 летал, пока не выбрал более удобное место для посадки, и на этот раз так же искусно посадил машину.

Вид у нас был, наверное, растерянный, когда машина остановилась и мы вышли из неё. Мороз захватывал дыхание, ледяной ветер, как ножом, резал лицо, руки. Хотелось пригнуться, спрятаться куда-нибудь. Тут только я взглянул на термометр... Он показывал 46 градусов мороза. Вот она где настоящая Антарктида! А ведь только ещё самое начало антарктической осени!

Пока Каш и Чагин занимались машиной, остальные принялись устанавливать палатку. Несмотря на то что она двойная и пол её мы застелили в несколько слоёв оленьими шкурами, температура в ней держалась около 30 градусов мороза! Плохо помогала и газовая плитка.

Вечером, когда трое уже забрались в спальные мешки, мы с Кирилловым должны были произвести наблюдения. Мороз усилился и теперь достигал 50 градусов, ветер немного утих. Я отошёл метров на 300 от нашего лагеря, чтобы посмотреть на него со стороны. Ледяной туман опустился на поверхность, и красный самолёт с чёрной полусферой палатки едва были видны в его сиреневой от заходящего солнца пелене.

Появились звёзды, и по ним Михаил Михайлович стал определять наши координаты.

Вернувшись в палатку, мы застали наших товарищей спящими. Первая ночь на высокогорном плато Антарктиды прошла беспокойно. Дул сильный ветер. Мы часто просыпались от удушья. Сказывался

недостаток кислорода. В такие минуты хотелось скорее высвободить голову из мешка и сделать несколько полных вдохов. То и дело слышались они из разных концов палатки. Утром температура понизилась до 51 градуса мороза, а в снегу на глубине 1,5 метра, куда я закопал с вечера термометр, температура оказалась равной 52 градусам мороза. Это наблюдение всех очень заинтересовало.

В первое время пребывания на ледяном куполе наблюдалась крайняя неустойчивость радиосвязи с «Мирным», а потом она совсем прервалась.

Только 11 марта вновь удалось установить связь, и к нам из «Мирного» вылетел другой самолёт, для выяснения условий посадки и взлёта более тяжёлой машины. Он не сразу нашёл наш крошечный лагерь, полузасыпанный снегом. Из самолёта один за другим вышли прибывшие. Тут мы имели возможность наблюдать забавные сцены, участниками которых были сами за несколько дней до этого. Повертевшись на месте, прибывшие бросились бежать к палатке, но скоро их резвый бег перешёл на более тихий аллюр, и к палатке они подошли шатаясь и тут же растянулись на мешках, едва переводя дыхание.

Моторы у самолёта не глушили, и через несколько минут он улетел обратно в «Мирный». Пробежав по неровной поверхности более километра, машина с большим трудом оторвалась от земли.

Наша группа решила улетать на следующий день.

51 градус мороза, скорость ветра 12 метров в секунду и видимость не более 300 метров. Таким было утро в день вылета. Правда, в зените было ясно, и это нас несколько успокаивало.

Чагин, как всегда, встал раньше всех и начал греть мотор. Когда поднялись все, начали раскопки самолёта. Снег от мороза и ветра затвердел, и потребовалось много времени и труда, чтобы разбросать сугроб, засыпавший лыжи и даже часть одной нижней плоскости самолёта. Очень мешала работе высота. Копнешь пять-шесть раз, и приходится отдыхать – не хватает дыхания, и сердце готово выпрыгнуть из груди.

Когда самолёт откопали, стали свёртывать палатку, и тут выяснилось, что между двумя покровами палатки скопилось много снега и изморози и вес её резко возрос. Освободиться от него в этих условиях было трудно, бросить палатку не рискнули: а вдруг ещё по пути придется садиться! Дополнительный вес тревожил нас, так как из прибывших на Ли-2 у нас остался кинооператор А. С. Кочетков и машина оказывалась для таких условий взлёта перегруженной.



Посадка в оазисе Бангера

Но вот всё готово. Ревёт мотор, Чагин с огромным деревянным молотком на длинной ручке, названным лётчиками в шутку «микрометром», подходит к самолёту и бьёт им по лыжам. Это изобретение полярных авиаторов. Делается это для того, чтобы ударами отколоть ото льда пристывшие к нему лыжи. Но на этот раз не помог и «микрометр». Стронуть с места самолёт не удалось, и пришлось нам всем вылезать из кабины. Привязав к хвосту машины длинную верёвку, мы дружно раскачивали самолёт, а в это время Каш давал «полный газ». После нескольких попыток самолёт вдруг начал двигаться. Отцепив верёвку, мы побежали за машиной, но, пока садились на ходу, самолёт опять безнадежно остановился. Так продолжалось много раз, подъём на ближайший заструг останавливал движение. Наконец нам кое-как удалось поставить самолёт на большой сугроб. Впереди него на протяжении 20–30 метров была сравнительно ровная поверхность. Ну, Аннушка (так лётчики нежно называли этот красивый самолёт), выручай! Казалось, что в моторе вот-вот что-нибудь да лопнет, когда он начал, набирая скорость, сползать с сугроба. Самолёт бежит всё быстрее и быстрее, от радости мы не чувствуем толчков.

Но тут последовал жёсткий удар. Машина подпрыгнула и некоторое время летела в воздухе. Удар, ещё удар, и самолёт начал набирать высоту. Сразу потеплело: термометр показывал всего 30 градусов мороза. Чагин уже наводил порядок в самолёте и озабоченно качал головой, обследовав под грудой вещей правый борт фюзеляжа, где стойка лыжи при ударах прогнула его.

Поднявшись вначале повыше, где потеплее, Каш развернул машину на север и стал быстро спускаться к морю.

В «Мирном» мы долго вспоминали об этом интересном полёте. Этот полёт для меня, кроме всего, был началом новой большой дружбы с замечательными людьми, которая и в дальнейшем не раз выручала нас в трудных условиях и скрашивала суровые дни пребывания на шестом континенте».

С 21 февраля по 10 марта группа гидрографов во главе с И. П. Кучеровым на самолётах Ан-2 и Ли-2 производила подготовку для предстоящей аэрофотосъёмки побережья в районах горы Гауссберг, шельфового ледника Шеклтона, острова Дригальского и Берега Нокса. В эти же дни на самолёте Ли-2 была проведена аэрофотосъёмка побережья по маршруту: восточная кромка Западного шельфового ледника – гора Гауссберг – бухта Депо – мыс Джонса – район оазиса Бангера – западная кромка ледника Шеклтона.

25 февраля на самолёте Ил-12 «Н-476», пилотируемом И. И. Черевичным и Г. В. Сорокиным и с М. М. Сомовым на борту, был проведён первый разведывательный полёт к южному геомагнитному полюсу, в район, где планировалась организация станции «Восток». В этом полёте карта, на которой штурман проложил маршрут и периодически отмечал место нахождения самолёта, представляла собой просто лист бумаги, на котором нанесены параллели и меридианы.

28 февраля группа геологов морского отряда на самолёте Ан-2 произвела исследование побережья моря Дейвиса в районе ледник Хелен – гора Гауссберг. На следующий день И. И. Черевичный с А. А. Кашем на Ан-2 осуществили ряд опытных полётов и посадок в глубине материка для определения возможностей авиаснабжения на маршруте движения будущего санно-тракторного поезда.

3 марта на самолёте Ил-12 был проведён разведывательный полёт по маршруту: «Мирный»–76°00' ю. ш., 79°00' в. д. – 76°00' ю. ш., 98°00' в. д. – «Мирный» с целью разведки трассы похода к намечаемой станции «Советская» и для определения места промежуточной базы в направлении к станции «Восток». Установлено, что в районе 76°00' ю. ш., 90°00' в. д. плато достигает высоты 4000 м. На расстоянии 400 км от «Мирного» было выбрано место для создания промежуточной базы по пути следования к станции «Восток».

В одном из полётов к востоку от Берега Правды в центральной части оазиса Бангера^[6] (восточное побережье Земли Королевы Мэри) на расстоянии 370 км от «Мирного» был обнаружен скалистый, почти свободный от снега и льда участок размерами 50 x 20 км и большое озеро, названное Фигурным.



Гусеничный вездеход на базе армейского тягача АТ-Т.

Солнце и ветер очистили лёд озера от застругов, и его поверхность была очень гладкая и скользкая. Сажать здесь самолёты на колёсах было опасно, так как тормоза не давали никакого эффекта; после посадки машина могла развернуться и пойти хвостом вперёд. Поэтому все грузы перевозил Ли-2, который был на лыжах. Большая площадь соприкосновения лыж со льдом давала возможность лётчику удерживать самолёт после посадки и на взлёте. Но после полусотни посадок металлическая оковка лыж рвалась, и нужно было её заменять.



Лыжные Ан-2 и Ли-2 выгружены на лёд

Вскоре лётный отряд перевёз необходимые грузы для организации в этом интересном для науки районе Антарктиды новой метеорологической станции, которую так и называли – «Оазис». Своё первое впечатление о посещении оазиса Бангера геолог Михаил Равич описал так: «Оазис оправдывает своё название; здесь непривычно тепло, температура плюс семь градусов, кучевая облачность, как над горами. В антарктической пустыне среди холодного белого ледяного мира возник тёплый коричневый каменный мир со скалами вместо льда. Голубые и зелёные озера расположены у подножия коричневых и чёрных сопок... Над оазисом расплывчатыми столбами поднимаются кверху потоки нагретого воздуха, дрожащие в лучах заходящего солнца. Камни к вечеру пышут жаром, так как разогрелись почти до 20 градусов».

Официально, с поднятием флага СССР, станция была открыта 15 октября. Научные наблюдения в оазисе Бангера велись в течение всего МГГ. Всё это время необходимые для работы и жизни полярников грузы привозились на самолёте из «Мирного», а вертолёт доставлял геологов во все уголки оазиса. Во время таких полётов экипажу Ли-2 Г. В. Сорокина первым из наших лётчиков пришлось испытать на себе действие «чёрной пурги», когда ураганный ветер поднял в воздух галечную пыль и понес её из оазиса на взлётную полосу, где стоял

самолёт, и далее в глубину континента. Порывы ветра при этом достигали 40 метров в секунду.

Двое суток ураган пытался оторвать самолёт ото льда. Чтобы спасти машину, Сорокин в некоторые моменты штурвалом поднимал хвост самолёта, тем самым прижимая лыжи ко льду. Буря, разразившаяся в оазисе, дошла и до Берега Правды, а затем закончилась так же внезапно, как и началась.



Сброс с Ил-12 бочки с дизельным топливом для вездехода «Харьковчанка». Пилоты называли это «низким полётом на самом высоком уровне»

Наступление антарктической весны позволило научным отрядам расширить работы. Ещё осенью, когда совершались рекогносцировочные полёты, примерно в восьмистах километрах на восток от «Мирного», в районе берега Нокса, были обнаружены интересные для геологов скалистые острова, расположенные у ледяного барьера и уже носившие название Холмы Грирсон. Как только позволила погода, самолёт Ли-2 «Н-465» с группой научных сотрудников направился в этот район.

Место для посадки долго искать не пришлось: с воздуха были отчётливо видны ровные покрытые льдом заливы. На одном из них и была сооружена взлётно-посадочная площадка. На неё могли садиться самолёты не только на лыжах, но и на колёсах.

Длина авиатрассы на восток увеличилась теперь вдвое. Ежедневно, как только позволяла погода, самолёты доставляли к Холмам Грирсон снаряжение и продовольствие для поисковых отрядов, а обратными рейсами вывозили образцы минералов, отобранные для лабораторных исследований.

Постоянно в этом районе курсировали два самолёта: Ан-2, который мог садиться там, где нужно было учёным, и Ли-2, используемый для аэрофотосъёмки побережья. Для доставки им горючего использовался Ил-12.

Во время многочисленных полётов с посадками в различных пунктах научные работники экспедиции произвели геологические, гляциологические, гравиметрические, магнитные, метеорологические, биологические и другие исследования. Ими были охвачены побережье между 76° и 111° в. д., а также основные районы к югу от него, где имеются выходы горных пород (горы Страткона, Амундсена, Брауна и др.). В этом районе произведена также плановая аэрофотосъёмка с привязкой к местности при помощи десяти астрономических пунктов, определённых экспедицией.

3 марта дизель-электроход «Обь» отправился в обратный путь. 17 марта за ним последовала «Лена». В связи с ухудшением погоды для её проводки самолёт Ил-12 выполнил ледовую разведку.

В начале апреля из «Мирного» в глубь континента вышел первый санно-тракторный поезд, состоявший из двух тракторов С-80 и шести саней, на которых были размещены два жилых балка с радиостанцией и кухней, бочки с горючим, дрова и уголь. В этой пробной экспедиции участвовало 11 человек. Авиационному отряду предстояло не только следить за продвижением поезда, но и обслуживать его: проводить разведку пути, давать направление, доставлять горючее, продовольствие, запчасти и другие необходимые материалы.

Наступала полярная зима, быстро сокращался период светлого времени. Низкие температуры и постоянные сильные ветры затрудняли движение и научные наблюдения. Но самым большим сюрпризом для первых советских полярников стал антарктический снег в глубине материка. Выпадая при весьма низкой температуре, не уплотняясь ветром, он представляет собой мелкозернистую, несцементированную, рассыпчатую, как песок, массу. В ней вязли гусеницы тягачей, мощные машины с трудом тянули даже одни сани. У самолётов моментально примерзали лыжи, а при движении они скользили с большим сопротивлением. Поэтому посадки и особенно взлёты, проводившиеся в этих условиях при температуре ниже минус 60°C , были связаны с большими трудностями и риском.

Пройдя за месяц по такому снегу 375 км и поднявшись по склону ледникового щита до 2700 м над уровнем моря, участники санно-тракторного похода остановились. Стало очевидно, что дальнейшее продвижение крайне затруднено, так как горючее и продукты в дальнейшем будут сбрасываться с самолётов. При этом металлические бочки или разбивались, или мялись – то есть значительная часть горючего пропадала. Таким образом, дальнейшее продвижение поезда могло осуществляться слишком дорогой ценой.

Для уточнения ситуации к полярникам с грузами вылетел А. А. Каш на самолёте Ан-2. Встречный ветер прижимал тяжело загруженный самолёт к плато. Видимость была плохая. Время шло, а санный поезд пилоты найти не могли. Когда бензина в баках осталось только на

обратный путь, пришлось прекратить поиск. В «Мирном» сели на последних каплях топлива.

На следующий день полёт прошёл более удачно, самолёт сел у самого поезда, разгрузка продуктов и горючего прошла быстро. Но при взлёте, ударившись о заструги, сломалась стойка шасси. Алексей Каш сообщил в «Мирный» о случившемся и попросил привезти запасную стойку. Сам же он на тракторе стал выравнивать первую импровизированную ВПП новой полярной станции. Вскоре на неё сел Ли-2 Черевичного, доставившего стойку шасси, горючее и другое оборудование.



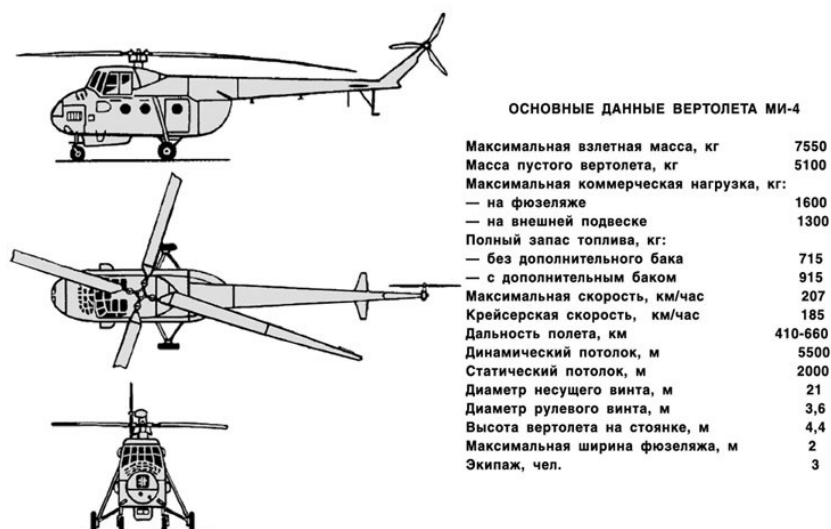
Лыжный Ан-2 на льду Фигурного озера.

Тем временем было принято решение о создании на участке, где остановился санно-тракторный поезд, первой советской внутриконтинентальной станции. 28 мая её официально открыли и назвали «Пионерская». Впервые в истории группа людей осталась зимовать в центральной части ледяного панциря шестого континента планеты. Их было четверо: метеоролог и начальник станции А. М. Гусев, гляциолог И. Д. Долгушин, радиотехник Е. Г. Ветров и механик Н. Н. Кудрявцев.

Теперь к станции летали сразу три самолёта. Сначала в воздух поднимались два Ли-2, загруженные баллонами с газом, продовольствием и горючим. Несколько позднее из «Мирного» вылетал более скоростной самолёт Ил-12. В пути он быстрее набирал большую высоту, обеспечивал связь с «Пионерской» и выводил самолёты к станции. Затем все самолёты сбрасывали грузы. Садиться пришлось только в июне для смены зимовщиков и вывоза научных материалов.

Полёт и посадка Ли-2 у «Пионерской» прошли в штатном режиме, а о том как взлетали очень ярко описал сам И. И. Черевичный в книге «В небе Антарктиды»: «Посадка прошла благополучно, но это ещё половина дела. Нам предстояло развернуть самолёт и подогнать его к концу полосы, откуда после загрузки он должен будет взлететь.

Посадочная полоса оказалась шириной всего 25-30 метров, поэтому развернуть машину, которая с трудом тронулась с места, на 180 градусов было невозможно. Пришлось разворачивать самолёт за пределами площадки, на острых и коротких застругах. Вздрагивая от толчков, переваливаясь с лыжи на лыжу, наш Ли-2 наконец выбрался на полосу. Эту процедуру пришлось повторить и в конце полосы, когда ставили машину на взлёт. Нагрузка на лыжи была огромная, поэтому в пакетах горизонтального подъёма лыж до половины амортизационных шнуров порвалось... Но всё это уже позади. Теперь мы разгружаем привезённое имущество. А затем заберём людей и снова – в воздух.



Сх. 6. Производство вертолёт Ми-4, в четыре раза более грузоподъёмного, чем Ми-1, началось в 1951 г. Первый экземпляр поднялся в воздух в мае 1952 г. В 1955 г. для работы на советских арктических и антарктических станциях был создан полярный вариант – Ми-4Щ

...Пока мы осматривали лыжи, к аэродрому подошёл трактор с санями. Чего только не было на этих санях: и спальные мешки, и чемоданы, и распухшие до невероятных размеров рюкзаки, и большие глыбы снега – пробы, подготовленные учёными для отправки на Берег Правды. Сверху всего этого сидели товарищи, которых нам предстояло отвезти в «Мирный». Началась погрузка. Каждый отъезжающий старался первым протолкнуть в самолёт своё имущество. Казалось, что учёные задались целью вывезти добрую половину «Пионерской».

– Братцы, нельзя же так! – завопили члены экипажа. – С такой нагрузкой нам ни за что не взлететь!

Но не тут-то было. Нас никто не слушал. Отъезжающие запихивали в самолёт вещи и отрывались от своего занятия только затем, чтобы проверить, не осталась ли на аэродроме какая-нибудь снежная глыба.

Справедливости ради можно признаться, что кто-то из зимовщиков всё же пытался втолковать нам, что оставить ничего нельзя.

– Ведь здесь не только личные вещи, поймите, мы же везём образцы для лабораторий, без них нам в «Мирном» делать нечего. Как хотите, а забрать нужно всё...

Пока шла погрузка, погода начала портиться: подул ветер, закружились снежные вихри. Нужно было немедленно вылетать. Но как взлететь?

Я вернулся в пилотскую кабину и посмотрел на приборную доску и заметил, что скорость ветра уже сорок километров в час. Ветер – вот кто поможет нам уйти из «Пионерской»!

Самолёт был на старте, впереди на несколько десятков метров просматривалась полоса, а дальше из-за мглы ничего не было видно. Казалось, площадка обрывается где-то совсем близко. Хорошо, что ветер встречный, это уменьшит разбег машины. Моторы работают на полной мощности. Ли-2 вздрагивает и, как бы нехотя, трогается с места. Ну, машина, не подведи!

Самолёт постепенно набирает скорость. Как и в прошлый раз, опять ищем наивыгоднейший угол взлёта. Под крылом мелькнул последний костёр, огораживающий взлётную площадку. Машина бежит по целине, то проваливаясь куда-то, то ударяясь о твёрдые снежные надувы. Выключать моторы и приостанавливать взлёт уже поздно. Скорость движения нарастает с каждой секундой, стрелка спидометра подошла к ста километрам. Машина должна вот-вот оторваться ото льда. Впереди мгла. Прыгая по ухабам и сотрясаясь от ударов, несётся наш самолёт в неизвестность... И вдруг машина поднялась в воздух. Мы ещё не верим в такое счастье и ждём удара о снег, но проходит секунда, вторая... Летим!

– Шасси! Убрать шасси! – кричу я механику.

Зайцев хватается за ручку управления шасси и доводит её до верхнего упора, но в это время радист Меньшиков сообщает, что правая лыжа висит. Глядим с Поляковым в боковые смотровые окна и видим, что не только правая, но и левая лыжа «опустила нос», а из пакетов подъёма лыж свисают оборванные шнуровые амортизаторы. Значит, когда машина бежала по снежной целине, порвалось ещё несколько амортизаторов, а те, что ещё остались, не могли удержать лыжи в горизонтальном положении. – Николай, держи скорость не более ста пятидесяти километров, иначе мы запросто сыграем в ящик!

Все смотрят на приборную доску, где светится стрелка указателя прибора скорости. Наконец шасси убрали, но лыжи остались в прежнем положении.

...Наше положение было тоже незавидным, каждый думал о лыжах: выдержат ли последние оставшиеся амортизаторы? Самолёт летит в чёрном небе, и только внизу проглядывается белёсая снежная целина. Впереди по курсу показались огни «Мирного», их далеко видно в ночи. Чем ближе мы подходили к аэродрому, тем отчетливее выделялись две ярко освещённые взлётно-посадочные полосы. В шлемофоне слышим знакомый голос руководителя полётами Василия Васильевича Бобкова.

- Борт «Н-470», сообщаю условия посадки!



Начальник 1-й КАЭ М. М. Сомов и командир авиаотряда И. И. Черевичный

Но теперь не до условий посадки. Сразу иду на снижение, делать официальный круг и соблюдать инструкции некогда. Заходим на взлётную полосу. Даю команду механику:

- Шасси!

Кажется, что машина какое-то мгновение застыла в воздухе... Шасси выпущены, но лыжи продолжают висеть. Под нами промелькнул ледяной барьер. Приближаемся к аэродрому, вот уже начинается посадочная полоса. Скорость полёта уменьшается, и когда доходит до 125 километров, лыжи поднимают свои носы... Земля!

Рулим к стоянке. Пропеллеры делают последние обороты и останавливаются. Члены экипажа молчат в каком-то оцепенении. Видимо, после огромного нервного напряжения всем потребовалось время, чтобы прийти в себя.

Мы не заметили, как к самолёту подошёл вездеход. Это жители «Мирного» приехали встретить участников санно-тракторного похода. Через несколько минут наши пассажиры попали в объятия друзей. Смех, шутки, поцелуи...

Мы стояли в стороне и понимали, что никому сейчас до нас дела нет. Ни пассажиры, ни встречающие не знали, чего стоил нам этот полёт».

В зимнее время лётчики отряда летали, естественно, реже, так как было много ненастных дней. Но как только позволяла погода, самолёты

поднимались в небо и уходили в глубь материка на станцию «Пионерская». А в нелётные дни пилоты помогали полярникам «по хозяйству». Научные наблюдения на станции «Пионерская» выполнялись почти три года.

Когда закончилась антарктическая зима, перед прибытием новой экспедиции необходимо было провести рекогносцировочный полёт для поиска мест, куда можно будет доставить научные отряды, и с воздуха подобрать для этого посадочные площадки.

В первом таком полёте И. И. Черевичный на Ил-12 решил с группой научных сотрудников осмотреть шельфовый ледник Эймери. Но по прибытии в этот район подходящих мест для посадки самолётов на колёсах обнаружено не было. Ил-12 развернулся и взял курс на «Мирный», но пошёл вдоль побережья к холмам Вестфолль, достигавшим высоты 300–400 метров. В этом районе просматривалось множество покрытых льдом озёр и заливов. И. И. Черевичный решил послать сюда Ли-2 с заданием подобрать площадку для Ил-12. Тогда в последующем можно будет доставлять сюда исследователей несколькими самолётами.

На следующий день в этот район вылетел Ли-2 «Н-470» Н. Д. Полякова с группой исследователей на борту. Через два часа от него пришла радиограмма, что самолёт благополучно сел на одном из озёр в северной части этого района, но завяз и взлететь не может. Оказалось, что лёд на озере представлял из себя «слоеный пирог»: сверху лежал снег толщиной 5–8 сантиметров, затем шёл лёд толщиной до 5 сантиметров, под ним сантиметров 7 воды, и только потом располагался крепкий лёд.



*Полярный лётчик и лётчик-испытатель НИИ ГВФ (ныне ГосНИИ ГА)
А. А. Лебедев*

Для взлёта необходимо было переставить Ли-2 на лыжи. С заданием подыскать площадку для приёма Ил-12 с ними к холмам Вестфолль был

отправлен Ли-2 «Н-465», управляемый Г. В. Сорокиным. Но сколько тот ни искал, подходящей площадки для посадки колёсной машины, это ему не удалось. Пришлось посадить самолёт в ста километрах от места стоянки Ли-2 Н. Д. Полякова, на припайном льду. После детального осмотра площадки и промера толщины льда были обнаружены многочисленные проталины, места-ми глубиной до 30 сантиметров, на отдельных участках – наледь, поэтому посадку Ил-12 и здесь осуществить было невозможно, а горючего у Сорокина оставалось только на обратный путь.

Нужно было решать: или вывозить экипаж Полякова к Сорокину на Ан-2 лётчика А. А. Каша, бросив «Н-470», или Ил-12 с запасом горючего и лыжами попытается найти площадку для себя сам. Остановились на втором варианте.

Когда Ил-12 И. И. Черевичного был уже недалеко от района, где находится самолёт Полякова, на его борт пришла радиogramма от А. А. Каша: *«Иван Иванович, знаю, что вы в воздухе, и спешу сообщить радостную новость: нашёл на плато к югу от Полякова площадку, вас принимаю»*.

Спустя полчаса Ил-12 благополучно приземлился, а ещё через четырнадцать часов самолёт «Н-470» был переставлен на лыжи и поднялся в воздух.

С новой площадки лётчики в течение нескольких дней перевозили учёных с одного участка на другой, изучали местность, наносили на карту новые районы, доставляли сотни образцов породы для камеральной обработки. Когда работы были закончены, самолёты вернулись в «Мирный».

За первый год работы КАЭ в небе Антарктиды лётчики налетали больше 1400 часов, засняли более 55 тыс. км², провели рекогносцировочные полёты в глубь материка и вдоль побережья, принимали участие в создании станции «Пионерская» и метеостанции в оазисе Бангера, обслуживали санно-тракторные поезда и производили зондирование атмосферы, участвовали в разгрузке судов и перевезли 389 т грузов и 4630 пассажиров, совершили более 200 первичных посадок. План работ 1-й Комплексной антарктической экспедиции был выполнен полностью.

2.2. Покорение ничейного материка

Первый опыт работы в Антарктиде сразу использовали при подготовке следующей советской экспедиции на шестой континент.

Поход в апреле-мае 1956 г., завершившийся созданием станции «Пионерская», показал, что обыкновенные тракторы непригодны для транспортировки большого количества грузов по антарктическому

леднику, а взлёт самолётов со снежной поверхности на больших высотах весьма затруднён, а иногда и опасен, так как из-за недостатка кислорода происходило неполное сгорание топлива в цилиндрах и мощность обыкновенных моторов сильно снижалась.

Поэтому на Харьковском заводе транспортного машиностроения в двигатели тягачей установили турбонаддув, а на модернизированное шасси от тяжёлого артиллерийского тягача АТ-Т поставили большие фургоны с заказанным для жизнеобеспечения оборудованием. Новое транспортное средство назвали «Харьковчанка-1».

Для авиаотряда с помощью КБ О. К. Антонова подготовили самолёт Ли-2В (высотный), на котором установили готовый турбокомпрессор с Ту-4. Такой же компрессор установили и на Ан-2, переименовав его в Ан-6. Сразу же он стал «залезать» на недоступную для Ан-2 высоту – до 6 тысяч метров. Позже вся аэрофотосъёмка Антарктиды была сделана на Ан-6.

Вторая экспедиция должна была: провести смену личного состава 1-й антарктической экспедиции и завершить строительство станции «Мирный»; создать в глубине материка в районе Южного геомагнитного полюса и в районе Полюса относительной недоступности две научные станции; организовать санно-тракторный поход в глубь континента для проведения гляциологических исследований; продолжить работы в рамках МГГ, а также по комплексному изучению южнополярных вод. Руководить работами 2-й Комплексной антарктической экспедиции поручили Герою Социалистического Труда А. Ф. Трёшникову. В его распоряжении были три судна и 625 человек, из которых 189 должны были остаться на зимовку. В их числе находился американский метеоролог Г. Д. Картрайт, который ещё во время Второй мировой войны обслуживал американский участок трассы «АЛСИБ» по перегону ленд-лизовских самолётов из Америки в СССР.



Сборка вертолётa Ми-4 после выгрузки с д/э «Лена».

В состав экспедиции также входил отдельный авиационный отряд, состоящий из зимовочной группы (32 человека) и сезонной группы (12 человек). Командирами экипажей были назначены В. В. Мальков, А. И. Грошев, Я. Я. Дмитриев, С. А. Ерохов, Б. А. Миньков и В. П. Колошенко. Командовал отрядом опытный полярный лётчик П. П. Москаленко. Начальником лётного отряда морской экспедиции стал генерал И. П. Мазурук.

Кроме того, в состав 2-й КАЭ вошла группа штурманов с подводных лодок и военных гидрографов под командованием гидрографа капитана 1-го ранга О. А. Борщевского, в задачу которых, кроме сбора информации по навигации, гидрографии, гидрометеорологии и ледовой обстановке, входила оценка возможности плавания в этих районах дизельных подводных лодок. Перед отплытием всех военных переодели в гражданскую одежду, выдали им паспорта, а по легенде зачислили в уволенные в связи со значительным сокращением армии и флота, начатые Н. С. Хрущёвым.

Суда КАЭ вышли из Калининграда: 7 ноября 1956 г. – д/э «Обь», 26 ноября 1956 г. – т/х «Кооперация» и 12 декабря 1956 г. – д/э «Лена», которая неделю вынужденно простояла в порту из-за поломки одного из дизелей – в это время на судне работала комиссия.



Самолёты Ли-2 лётчиков Москаленко и Минькова из 2-й КАЭ встречают д/э «Обь» с участниками 3-й КАЭ. 18 ноября 1957 г.

С задержкой выхода в море д/э «Лена» связана одна интересная история из многогранной биографии командира полярного вертолётца, а впоследствии известного лётчика-испытателя, Героя Советского Союза В. П. Колошенко.

В этом рейсе к берегам шестого континента на «Лену» нужно было погрузить собранный для полярной экспедиции по особому заказу вертолёт Ми-4Щ. Перегнать его из Казани в Калининград и должен был В. П. Колошенко. А его, якобы из-за нелётной погоды, а больше из-за перестраховки, не выпускали в небо на промежуточном военном аэродроме под Смоленском. Все доводы Колошенко о его опыте

полярного лётчика, о том, что в Калининграде его ждут две сотни человек и судно, не действовали. Лётчику даже не разрешали воспользоваться связью, чтобы через Москву решить этот вопрос.

Через три дня Василий Петрович, сказав часовому возле вертолётки, что новая машина нуждается в ежедневной профилактике двигателя, запустил его и без всяких разрешений махнул по маршруту.



Сборка самолёта Ил-12Д «СССР-Н440». Ноябрь 1957 г.

- Идти сразу к западной границе, в Калининград, было нельзя, - рассказывал Колошенко. - Подобную самодеятельность тогда могли рассматривать как попытку сбежать вместе с новой машиной за границу. Мы со штурманом не сомневались, что для перехвата будут подняты истребители. Поэтому вертолёт-беглец на максимальной скорости, прижимаясь к земле, по просекам вдоль высоковольтных линий электропередачи, чтобы не попасться локаторам противовоздушной обороны, пошёл сначала на север, потом на запад... Ориентировались по железным дорогам и рекам. Погода, кстати, стояла замечательная. На всём маршруте - ни облачка».

Колошенко удалось выйти прямо на Калининград и посадить вертолёт на палубу д/э «Лена». В возникшей неразберихе он успел сойти на берег и на всякий случай до Москвы добирался на поезде, так как знал, что его уже разыскивают. Явился в Управление Полярной авиации, где объяснил, что руководствовался исключительно интересами дела.



В. П. Колошенко и его Ми-4

14 декабря «Лена» прибыла на завод в голландский порт Флиссинген, где она строилась, для ремонта сломавшегося дизеля. Однако договориться о цене работ не удалось, и судно 21 декабря вышло в Антарктику на трёх дизелях. Перед самым отплытием на её борт поднялся В. П. Колошенко, которому разрешили отправиться со своим вертолётom в Арктику.

Преодолев огромное расстояние по уже разведанному маршруту экспедиционные суда в декабре 1956 г. и январе 1957 г. подошли к «Мирному». Дополнительно к имуществу, завезённому Первой КАЭ, в Антарктиду были доставлены: четыре самолёта Ли-2В, оборудованные турбокомпрессорами, самолёт Ан-2, вертолёт Ми-4, 10 мощных гусеничных тягачей АТ-Т, две буровые установки, переносная сейсмическая станция, два радиотеодолита «Малахит», радиопередатчики, электростанции, 30 саней, четыре трактора С-80, 13 волокуш и др. Всего в Антарктиду было доставлено 8220 т различных грузов, из них на дизель-электроходе «Обь» – 3400 т, на дизель-электроходе «Лена» – 3400 т, на теплоходе «Кооперация» – 1420 т.

Люди и часть ценных грузов вертолётom сразу перебрасывались от побережья на станцию, а самолёты собирались техниками на припае и сами перелетали в «Мирный».

Работали все, невзирая на ранги, научные звания и возраст, по двенадцать часов в сутки. При выгрузке случилось два обвала припая, около которого судно стояло на ледовых якорях. В первый обошлось без жертв, но второй обвал унёс жизни гидрографа капитан-лейтенанта Николая Ивановича Буромского и практиканта-штурмана Евгения Кирилловича Зыкова. Их похоронили на острове вблизи «Мирного», где уже был памятник трактористу Ивану Хмаре, ушедшему под лёд в 1-й экспедиции. Остров получил название Буромского. В тяжёлом состоянии после обвала были главный механик «Лены» Е. П. Желтовский и ремонтный механик И. А. Анисимов.

24 декабря 1956 г., когда «Обь» еще пробивалась через припай к «Мирному», первый полёт на новом Ли-2В на «Пионерскую» совершил П. П. Москаленко. Через два часа самолёт совершил посадку у «Пионерской». И если на побережье в «Мирном» шло интенсивное таяние, то на «Пионерской» в это время было 25° мороза.

Пробная посадка и взлёт самолёта Москаленко прошли нормально. Теперь можно было пускать поезда в глубь континента.

9 января 1957 г. И. И. Черевичный передал командование авиаотрядом П. П. Москаленко. За истекший год налёт на каждый самолёт составил от 220 до 300 часов, оба вертолёт Ми-4 были в воздухе почти по 200 часов.

6 февраля А. А. Лебедев на самолёте Ил-12 доставил группу учёных во главе с А. П. Капицей до австралийской станции «Моусон» и обратно – это около тысячи километров западнее от «Мирного». Одновременно была проведена ледовая разведка в море Дейвиса в интересах дизель-электрохода «Лена». Полёт продолжался 10 часов 35 минут, что было в то время в Антарктиде большим достижением.

18 марта командир авиаотряда морской экспедиции И. П. Мазурук вместе с лётчиком А. С. Поляковым **впервые на Ан-2 осуществил посадку на вершину айсберга.**

Учитывая опыт предшественников, полярники сразу же, в разгар южнополярного лета, начали подготовку промежуточных баз. 27 февраля 1957 г. первый санно-тракторный поезд направился к югу от «Пионерской». Через 330 км снег стал рыхлым, так как состоял из мелких кристалликов льда. Полозья саней по такому снегу скользили очень плохо. Температура воздуха упала до -60°. Тягачи часто буксовали, зарывались в снег и не могли тянуть одновременно по двое саней. Каждая машина шла с одними санями, а затем возвращалась обратно за вторыми.

7 марта поезд прибыл в точку, где было намечено создать станцию «Комсомольскую» (74°06' ю. ш., 97°30' в. д.). Ночью там температура опускалась до -67°. Вследствие сложного пути горючее было почти полностью израсходовано. 9 марта из «Мирного» вылетели четыре Ли-2В. Они везли дизельное топливо в бочках. Пилоты П. П. Москаленко, Я. Я. Дмитриев, Б. А. Миньков и В. В. Мальков благополучно посадили свои машины вблизи поезда на снежную целину.

На самолёте Москаленко летел начальник экспедиции А. Ф. Трёшников, чтобы осмотреть поезд и решить, что делать дальше. Позже он вспоминал: «Наш самолёт садится, поднимая тучи снега. Москаленко пытается прорудить по кругу, чтобы встать на свой же след. Снежная пыль, поднятая во время посадки, вынуждает на некоторое время остановиться. Вследствие низких температур и структуры снега, напоминающего сухой песок, скольжения нет, и у моторов не хватает сил сдвинуть лыжи с места. Снова и снова режут моторы, пилоты раскачивают рули, поднимая и опуская хвост, но

тщетно. Выключаем моторы, выходим из машины. С такими же результатами закончилась посадка Минькова и Малькова. Лишь Дмитриеву удалось, не останавливая моторов, прорудить полный круг и встать на свой старый след. Разгрузившись, самолёт Дмитриева взлетел по старому следу. Очень чувствительными были высота 3420 метров и мороз. От малейшего физического напряжения захватывало дух, ломило в висках и бешено колотилось сердце.

Наступила темнота. Усталые лётчики легли отдохнуть в тесных балках. Ночью температура упала до минус 69°. Над снежной равниной, низко над горизонтом, катилась огромная луна. Здесь она выглядела таинственной и пугающей своей желтизной и необычными размерами. Казалось, что мы находимся на другой планете.

«Утро вечера мудренее», – говорит русская пословица. Взошло ослепительное солнце, а с ним пришли хорошее настроение и надежды. Командир лётного отряда Москаленко предложил соорудить ледяную площадку, чтобы обеспечить начальное скольжение лыж самолёта.

Перед самолётом развели костёр и при помощи ветоши обтаяли снег, создав, таким образом, ледяную площадку. Тягачом затащили самолёт на эту площадку, поставив на неё лыжи.

Первый самолёт, пробежав около двух километров, взлетел. Вслед за ним взлетел второй. Но у третьего самолёта вышел из строя масляный радиатор. Пилот Дмитриев на другой день доставил сюда запасной радиатор, после чего оба самолёта благополучно улетели. Чтобы доставить всё необходимое для зимовки, нужно было совершить десятки таких полётов...»

В начале апреля 1957 г. в 620 км к югу от «Мирного» на высоте 3252 м над уровнем моря была создана станция «Восток-1», а 6 ноября 1957 г. на развилке маршрутов к двум полюсам – Геомагнитному (на восток) и Недоступности (на запад) – открыли станцию «Комсомольская», которая первоначально не была предусмотрена программой МГГ. Первую зимовку здесь возглавил В. С. Пелевин. К 9 ноября на станции была укатана взлётно-посадочная полоса, на которой в тот же день приземлились три самолёта Ли-2 на лыжах.

Теперь главной задачей авиационного отряда стала перевозка грузов на новые станции: «Пионерскую», «Комсомольскую» и «Оазис» (оазис Бангера). Но приходилось решать и необычные проблемы. Лётчик 2-й КАЭ А. А. Лебедев рассказал об одной из них: «Когда разгрузка судов уже заканчивалась, в кают-компани зашёл неожиданный разговор – о воде. Дело в том, что теплоход «Кооперация» строился ещё в двадцатых годах. Судно отличалось изысканной комфортабельностью, но не имело, к сожалению, опреснительных установок, которыми оборудуются современные суда. Впрочем, и нужды в опреснительных установках раньше не возникало, поскольку плавания «Кооперации» были обычно сравнительно

недолгими и запасов пресной воды вполне хватало. Однако теперь вопрос этот стал чрезвычайно острым. Воды – только для приготовления пищи на обратном пути, и то при условии строжайшей экономии.



Як-12П на льдине ждёт подъёма на борт

Капитан теплохода А. С. Янцелевич за ужином рассказал о своих подсчётах, но лишней воды, конечно, не было ни на «Оби», ни на «Лене». И тут я вспомнил, что во время ледовой разведки нам встретился небольшой айсберг с целым озером талой воды. Янцелевич ухватился за идею: «Разыщи нам этот айсберг!». Поддержал его и Сомов.

На следующий день, вылетев на очередную съёмку, мы вначале пошли в море. Выполнить задание оказалось не так-то просто. Айсбергов сотни, и разыскать среди них единственный нужный было трудно, конечно. Я то и дело поглядывал на нашего штурмана Попова:

– Где же наш-то, Женя?

– Не торопись, командир, найдём. Возьми ещё вправо.

Я уже ругал себя, что вчера так неосмотрительно «расхвастался». Легче случайно наткнуться, чем потом найти.

– Не волнуйся, командир, разыщем. Не мог же он растаять, – успокаивал меня Попов.

Мы напряжённо всматривались в лежащую под нами гладь моря Дейвиса. Даже с высоты тысячи метров айсберги покоряли своим величием, хотя поверхности их выглядели весьма прозаично – словно рифлёные подошвы калош.



Ли-2В поднимают с расколотой штормом льдины на борт «Оби»

– Смотри, командир! Вон, правее того айсберга, кажется, и наш «осколочек» плавает.

Я взял курс на указанный Поповым маленький айсберг.

– Точно, Женя, вроде бы он. Только озеро что-то маленькое. Вчера, мне кажется, воды в нём побольше было. Боюсь, им не хватит.

– Хватит, хватит. И ещё останется!

Снизившись до высоты пятьдесят метров, я сделал круг над «нашим» айсбергом. Длина его – около километра, и на всхолмленной поверхности хорошо просматривалось небольшое озеро пресной воды.

Передав на «Кооперацию» уточнённые координаты, мы ушли на съёмку, но, завершив работу, вновь подвернули к айсбергу. Времени прошло достаточно, и, по нашим расчётам, Янцелевич уже должен был начать бункероваться. А меня беспокоила мысль: хватит ли воды в озере и не придётся ли краснеть перед капитаном?

Теплоход действительно уже заправлялся. Мы снизились, прошли над ним. С носа теплохода к озеру тянулись две «нитки» шлангов. Несколько человек стояли на айсберге и махали руками – воды в озере, кажется, даже не убавилось».

27 июня 1957 г., в середине южнополярной ночи, когда температура воздуха обычно не поднималась выше -60°C , со станции «Восток-1» самолётом пришлось эвакуировать двух полярников. Посадка на снег и взлёт самолёта Ли-2 на лыжах (пилоты Б. А. Миньков и С. А. Ерохов) были выполнены при температуре -72°C – раньше в практике мировой авиации такое никто не делал.

Но особенно сильный ураган разразился в ночь с 14 на 15 августа 1957 года. Ветер порвал кабельную линию связи, а радисты, отправившиеся искать повреждение, увидели, как вдали по снежному полю протащило какой-то предмет, похожий на самолёт. После такого сообщения группа лётчиков связалась верёвкой и отправилась на аэродром.



Командир авиаотряда 3-й КАЭ В. М. Перов (слева) принимает дела у командира авиаотряда 2-й КАЭ П. П. Москаленко

На месте, где стояли два самолёта Ли-2 на колёсах, остались лишь обрывки тросов от ледовых якорей. Только маленький Ан-2 оставался на месте, без повреждений.

Ли-2Т «Н-470» нашли только на рассвете, запутавшимся в электрических кабелях, соединявших радиоцентры. У него были повреждены консоли крыльев. Второй Ли-2Т («Н-465»), также сорванный со швартовки, хвостом вперёд перекатился к обрыву ледового поля. Через три с половиной сотни метров машина налетела на тракторные сани, подломила левую стойку, легла на левую плоскость, деформировав её, и благодаря этому остановилась за 250 м от края обрыва.

Преодолевая все трудности и опасности, Вторая советская антарктическая экспедиция постепенно продвигалась всё дальше вглубь континента. Направившись на юг, участники санно-тракторного поезда перебазировали станцию «Восток-1» на Южный геомагнитный полюс, находящийся на расстоянии 1410 км от «Мирного» на высоте 3500 м над уровнем моря. 16 декабря 1957 г. в этой точке был поднят Государственный флаг СССР, обозначив открытие постоянной научной станции «Восток». 22 декабря возле неё впервые сели сразу два Ли-2В, оборудованные турбокомпрессорами (командиры кораблей Б. А. Миньков и Я. Я. Дмитриев).

Следует заметить, что за пять часов полёта к станции «Восток» единственным ориентиром для лётчиков могла служить тракторная колея. Если же самолёт проскочит «Восток», по инструкции ему давалось всего 20 минут на поиски станции, затем пилоты были обязаны возвращаться.



Авиаотряд 3-й САЭ

Параллельно полётам по снабжению станций и выполнению экстренных заданий Полярная авиация обеспечивала проведение научных работ и аэрофотосъёмку местности. Благодаря лёгкому Ан-2 и вертолёту Ми-4 В. П. Колошенко, которые помогали быстро попадать в любые пункты побережья, геологи за короткое время изучили десятки скалистых гор – нунатаков, выступающих из ледникового покрова, провели съёмку скал возле «Мирного», а также оазиса Бангера-Хилс и его окрестностей. Биологи облетели на самолёте многие прибрежные острова, производя описание флоры и фауны этих районов.

Одновременно полярные лётчики вместе с работниками гидрографического управления Северного Морского пути и специалистами ВМФ собрали большой объём информации, на базе которой был впервые создан атлас Антарктиды.

Всего же лётчики 2-й КАЭ провёли в воздухе 3,4 тыс. часов, перевезли около 800 т грузов и совершили более трёхсот посадок на неподготовленные площадки.

2.3. Беды и победы авиаторов 3-й экспедиции

18 ноября 1957 г. на дизель-электроходе «Обь» в Антарктиду прибыла первая группа Третьей КАЭ. В её составе были континентальный и морской авиаотряды. Первый должен был осуществлять транспортные операции экспедиции, задача второго – исследовательские полёты вдоль побережья. По штатному расписанию численность авиаотряда составляла по восемь пилотов и бортмехаников, по четыре штурмана и бортрадиста и двенадцать человек наземного технического состава. Континентальную часть экспедиции возглавлял Герой Советского Союза Е. И. Толстиков, морскую – В. Г. Корт. Лётным отрядом 3-й КАЭ командовал В. М. Перов, штурманом у него стал Б. С. Бродкин. Начальником Морского

авиационного отряда назначили Героя Советского Союза К. Ф. Михаленко.



Ан-2 из морского отряда 3-й КАЭ возле д/э «Обь»

«Обь» доставила в Арктику ещё шесть самолётов: два Ил-12Д («Н-440» и «Н-561»), Ли-2В («Н-496»), Як-12 («Н-343») и три Ан-2 («Н-619», «Н-620» и «Н-640»), принадлежавшие морской экспедиции, которым предстояло работать в «Мирном». Руководил лётчиками морской части экспедиции Герой Советского Союза К. Ф. Михаленко.

«Илы» должны были заменить борт «Н-476», доставленный на шестой континент ещё 1-й КАЭ и дорабатывавший последние часы своего ресурса. Ли-2 был получен из состава Полярной авиации и доработан до арктического уровня Ли-2В с установкой турбокомпрессоров. Дополнительно на ремонтном авиазаводе Полярной авиации в подмосковном Захарково было произведено дооборудование всех машин для полётов в Антарктике. Самолёты получили астрокомпасы и гиropолукомпасы, специально предназначенные для использования в южных полярных широтах. На них установили лобовые стёкла с электроподогревом и газовые печки и доукомплектовали рядом вспомогательных инструментов, включая большие деревянные колотушки, которыми надо было стучать по носкам примёрзших к снегу самолётных лыж перед вылетом.

Отдельным пунктом в перечне работ по переоборудованию самолётов стояла установка на них узлов крепления для пяти пороховых ускорителей К-5, позволявших существенно сократить разбег самолёта. Ускорители были взяты из ВВС и считались секретными, поэтому факт их установки на гражданскую машину тщательно скрывался.

Кроме самолётов в Антарктиду были доставлены необходимые запасные части и большой запас ГСМ.



Полярный лётчик П. П. Москаленко. С 1955 по 1973 гг. участвовал во многих советских арктических и антарктических экспедициях. Совершил более 3000 первичных посадок в сложных условиях на ледовые площадки в океане и в районах Антарктиды.

Основными задачами авиаторов на предстоящий сезон стали участие в организации новых станций «Восток» и «Советская», обеспечение санно-тракторных поездов и переброска научных групп.

21 ноября на лёд были выгружены Ил-12Д «Н-440», Ли-2В «Н-496» на лыжном шасси, один Ан-2 и маленький Як-12. Ил-12Д и Ли-2В перетащили к берегу за край видимых трещин, где машины предстояло собрать и перегнать на ледовый аэродром по воздуху, а Ан-2 стали собирать у борта судна. На следующий день было получено штормовое предупреждение, поэтому выгрузку второго Ила пришлось отложить. К этому времени на Ли-2 установили стабилизатор и навесили руль поворота. Осталось самое трудное – поднять и закрепить крылья. Но закончить сбор-ку в этот день не удалось, а в ночь на 23 ноября штормовой ветер с метелью взломал припайный лёд более чем полутораметровой толщины на протяжении около двадцати километров. Самолёт и его крылья оказались на разных льдинах, а все работающие были экстренно эвакуированы на судно – между краем льда и бортом уже появилась полоса воды, перемешанная с колотым льдом. Техникам пришлось с разбега прыгать на нижнюю площадку трапа. «Обь» дала ход и отошла от припая. Утром льдину с Ли-2 удалось обнаружить только с помощью радиолокатора. Судно подошло к краю ледяного поля, после чего за несколько приёмов удалось эвакуировать сложенное возле машины имущество, запчасти, часть ценного оборудования и крылья Ли-2, прикрепленные перед штормом к тяжёлым тракторным саням. Но, к сожалению, один трактор, несколько саней, а главное, самолёт Ан-2 «Н-640» лётчика К. Ф. Михаленко утонули.

Теперь надо было спасать Ли-2. На самолёте закрепили тросы корабельной грузовой стрелы и начали перегружать его на судно. Однако когда уже большая часть машины находилась над палубой,

хвостовой рым-болт вырвало из гнезда, разорвав около метра обшивки фюзеляжа. Самолёт хвостовой частью ударился о фальшборт, но сильно не пострадал, так как удар пришёлся на толстый дюралевый лист с узлами для установки пороховых ускорителей.

24 ноября, когда ветер стих, Ли-2 был снова выгружен на лёд и трактором отбуксирован на ремонт к «Мирному». В это время техники здесь уже собирали Ил-12Д «Н-440».

На следующий день туда же подтащили второй Ил-12Д, сразу начав и его сборку. На эту работу был брошен весь прибывший на «Оби» личный состав авиаотряда и автокран. К 28 ноября был облётан 561-й борт, а 1 декабря – 440-й. К моменту прибытия теплохода «Кооперация» с большей частью зимовщиков, в том числе и с оставшимся личным составом авиаотряда, оба Ил-12Д были готовы к эксплуатации. После этого настала очередь Як-12 «Н-343», взятого в Антарктиду по настоянию М. И. Шевелёва для испытания в условиях Антарктиды. К нему прикрепили лыжи, и уже через два часа К. Ф. Михаленко его облетал. Як-12 пробыл в «Мирном» до конца декабря, после чего был погружен обратно на «Обь» для работы в составе морской экспедиции. Позже он использовался для ближних разведывательных полётов с припайного льда во время стоянок судна.



«Обь» вошла в припайный лёд

Всего же к декабрю 1957 г. в авиаотряде 3-й КАЭ насчитывалось десять самолётов и один вертолёт Ми-4 «Н-963» (два других вертолёта полностью выработали свой ресурс). Для них в «Мирном» были обустроены три ВПП. Одна из которых, рассчитанная на зимнюю эксплуатацию, располагалась на припайном льду параллельно берегу и имела длину около трёх километров. Наверху, возле станции, перпендикулярно друг другу были проложены ещё две полосы для летней эксплуатации, когда подтаивал припай. Одна из них была направлена вглубь материка и имела длину около километра. Вторая полоса, длиной почти 3000 метров, проходила вдоль берега. Взлёт с

неё производился, когда вес машины был близок к пределу или даже превышал его.

Качество ледового покрытия этого аэродрома было вполне пригодным для полётов на лыжах, однако в глубине материка условия были совсем иными. Значительная высота над уровнем моря и очень низкие температуры способствовали формированию так называемого фирнового снега, который состоял из мелких, но весьма прочных кристаллов льда, по характеру сцепления больше походившего на кварцевый песок, и самолёту на лыжах требовалось затрачивать значительные усилия, чтобы произвести разбег и взлёт. Двигатели у самолётов работали на полную мощность, но машины не могли набрать скорость для взлёта.

Столкнуться с этим явлением первым пришлось экипажу Ли-2 лётчика П. П. Москаленко, который в ходе 2-й КАЭ вылетел на разведку в район будущей станции «Лазаревская». Так как полёт был запланирован внутрь континента на удалении до 3000 км от «Мирного», то после полной заправки бензином в фюзеляж установили два дополнительных бака. Благополучно прибыв в расчётную точку, Москаленко увидел, что под ним снежное плоскогорье, расположенное на высоте 3700 м над уровнем моря. Бортмеханик бросил вниз дымовую шашку для определения направления ветра и, пройдя несколько раз на малой высоте с целью детального осмотра поверхности, командир произвел посадку. На пробеге все почувствовали резкое торможение, сопровождавшееся скрипом. Проскользив на деревянных лыжах с этим скрипом всего около 30 м, самолёт остановился.

Экипаж, не выключая двигателей, вышел наружу. Мороз -63°C . Осмотревшись и уточнив координаты посадки, решили, что место для организации новой базы вполне подходящее, и можно возвращаться в «Мирный». Экипаж занял свои места, командир двинул ручку газа. Двигатели взревели, самолёт задрожал, но с места не тронулся. Попытки раскачать его путём резких отклонений руля поворота и перевода в режим полного газа одного из двигателей при работе другого на малом ходу результатов не дали. Весь экипаж, кроме командира, вышел из самолёта и попытался стронуть его с места, упираясь руками в борт, но безуспешно. Ситуация стала критической, люди быстро замерзали, а запас продовольствия был взят из расчёта на 5 суток. Выход из положения нашёл бортмеханик М. И. Чагин, который начал рвать на лоскуты самолётные и моторные чехлы, мешки упаковки «НЗ», ковровые дорожки кабин. Из этих лоскутов он выстелил две дорожки для лыж в направлении взлёта, облил их бензином и поджёг. По этим огненным трассам самолёт на взлётном режиме сначала медленно пополз, затем постепенно начал разгоняться и наконец оторвался.



Полярный лётчик К. Ф. Михаленко (в центре) на аэродроме «Мирного». 4 января 1957 г.

В последующем, исходя из этого опыта, из похожего положения выходили с помощью дизельного топлива для тягачей. Его выливали на взлётную полосу, затем обрызгивали бензином и поджигали. Верхний слой снега плавился и тут же застывал. Самолёт максимально разгонялся на первых ста метрах, а затем скорость набиралась уже в обычном режиме.



Авария Ил-12Д во время рулёжки на аэродроме в «Мирном». 16 января 1958 г.

Но подошва лыж при таких взлётах сильно исцарапывалась и долго бы не прослужила. Стало ясно, что на деревянных и дюралюминиевых лыжах в центральном районе Антарктиды летать нельзя. Необходимо было сделать лыжи, которые бы не только не примерзали, но и легко скользили по фирновому снегу. Пробовали делать подкладки из старых шкур, одеял, но это не помогало. Лыжи за ночь вмерзали. Чтобы оторвать их от снега в Арктике, механики использовали большую деревянную кувалду с двухметровой ручкой, которую с присущим полярникам юмором называли «микрометр». Но в Антарктиде этот приём действовал не всегда.

Начались поиски подходящего материала для подошв лыж. Так как у нас в стране этим вопросом никто не занимался, пришлось Полярной авиации самой решать свои проблемы. Возглавил эту работу старейший

полярный лётчик Б. Г. Чухновский. Он ездил по заводам, изготавливавшим полимерные материалы, и в результате на комбинатах в Нижнем Тагиле и в Ленинграде сумел отработать технологию изготовления пластин из фторопласта и полиэтилена низкого давления с нужными свойствами и размерами, но главное – способ их крепления к металлической лыже.

Б. Г. Чухновский передал первый комплект лыж с фторопластовым покрытием подошвы для Ли-2 ещё 2-й КАЭ, однако по ряду причин провести испытания тогда не удалось. Ещё один комплект лыж получила перед отходом и третья экспедиция. Кроме того, подобными лыжами с самого начала был оснащён экспедиционный Ан-2, и проблем у этой машины со страгиванием с места практически не было.

Также необходимо было помочь пилотам находить аэродром в «Мирном» в плохих метеоусловиях и в темноте. Для этого на ближайшей от станции высокой сопке установили мощный дуговой прожектор, энергию для которого автономно вырабатывал расположенный тут же дизель. Зеркало прожектора было направлено в сторону полюса, и при необходимости, когда надо было дать целеуказание подлетающему в условиях плохой видимости борту, он начинал мигать как морской маяк. С воздуха этот свет был замечен на расстоянии от 80 до 100 километров.

Ещё одной большой проблемой для лётчиков стали мощные порывы ветра, внезапно возникавшие в антарктическом небе и часто переходящие в ураганы. Сила ветра при этом порой превышала скорость самолёта. В один из таких ураганов попал Ли-2Т «Н-470» В. М. Перова при возвращении в «Мирный» с группой метеорологов на борту. Найти станцию помог свет прожектора, но зайдя на посадку, экипаж заметил, что предметы на земле под самолётом почти не движутся, поскольку скорость самолёта практически уравнилась со скоростью встречного ветра. Тогда командир начал убирать газ, и Ли-2 совершил практически вертикальную посадку, рядом с Ил-12. К севшему самолёту бросились техники, чтобы закрепить его. Так как выключать моторы до этого нельзя, самолёт раскачивало, пробежки после посадки не было, а за стёклами иллюминаторов была темень, то сидящие в салоне люди считали, что самолёт ещё летит. Каково же было их изумление, когда наружная дверь распахнулась и, подтянувшись на руках, вовнутрь влез человек, сообщивший, что моторы уже можно глушить.

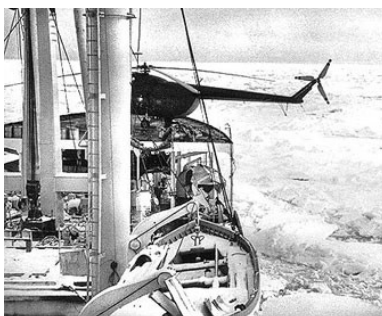
Большие сложности возникали со швартовкой и хранением авиатехники при неблагоприятных метеоусловиях. Особенно в зимний период, когда ураганы следовали один за другим. В первое время, исходя из опыта Арктики, самолёты крепили за шасси, за хвост. Но, как вскоре выяснилось, этого было недостаточно. Так один из ураганов буквально разобрал на части один из Ан-2: закреплённые шасси

остались на месте, а самолёт ветер оторвал от них, искорежил и забросил в море.



Американские самолёты бились в Антарктиде не меньше советских. 1 - в 1956 г. на ледовом аэродроме «Мак-Мёрдо» C-124C сломал переднюю стойку шасси. 2 - авария DC-3 - первого самолёта, приземлившегося на Южном полюсе. 3 - аварийная посадка R4D-5 возле станции «Халетт» в 1960 г. 4 - UC-1 был перевернут и искорёжен штормом на стоянке в 1957 г.

После этого самолёты стали дополнительно крепить широкими полотнищами за плоскости и за стабилизатор. Кроме того, по предложению бортмеханика Ефимова для Ил-12 изготовили специальные трубки, которые фиксировали руль высоты в слегка опущенном положении. Это приводило к тому, что при урагане самолёт не падал на хвост, а наоборот, более устойчиво стоял на трёх точках.



Вертолёт Ми-4 на пути в Антарктиду

При посещении австралийской станции «Моусон» была подсмотрена ещё одна хитрость: в 10–15 метрах от зимней стоянки самолёта строилась стенка из реек высотой около полутора метров. Благодаря этому воздушный поток, налетавший на машину, становился турбулентным и создавал на крыле меньшую подъёмную силу. Так по крупницам добывался бесценный опыт работы авиации в Антарктиде.

22 декабря в район станции «Мирный» подошёл теплоход «Кооперация» и сразу встал под разгрузку.

Уже на следующий день на самолёте Ил-12, управляемом начальником авиаотряда В. М. Перовым и штурманом Б. С. Бородкиным, был совершен разведывательный полёт из «Мирного» в район Полюса относительной недоступности. На борту самолёта находились начальники Второй и Третьей КАЭ А. Ф. Трёшников и Е. И. Толстиков, а также будущий начальник станции «Советская» В. К. Бабарыкин. Чтобы преодолеть 2100 км, разделяющие эти две станции, и вернуться назад, на борт Ил-12Д «Н-440» было загружено около полутора десятков бочек с горючим, содержимое которых по мере необходимости вручную перекачивалось во внутренние баки. Командир экипажа В. М. Перов сначала повёл самолёт на место, где должна была быть основана станция «Советская», а уже затем взял курс к Полюсу относительной недоступности – точке, равноудаленной от побережий Антарктиды. Через восемь часов самолёт достиг цели, сделал круг над Полюсом и повернул к «Мирному». Общее время полёта составило 16 часов 05 минут. Через три дня по этому маршруту вышел в путь санно-тракторный поезд.

Стало ясно, что продвигаться к Полюсу недоступности возможно только поэтапно, опираясь на станции «Комсомольская» и «Восток-1». Дополнительно на расстоянии 1420 км от «Мирного» по приходу туда санно-тракторного поезда была создана ещё одна промежуточная станция «Советская». Её торжественное открытие состоялось 16 февраля 1958 г. при температуре -56°C . Здесь, на высоте 3700 м над уровнем моря и в 1420 км от побережья, остались на зимовку для проведения наблюдений пять учёных, связанных с остальным миром только при помощи радиотелеграфа. Но на всякий случай возле станции была укатана взлётно-посадочная полоса для самолётов.



Знаменитые американские полярники и адмиралы Р. Бэрд (слева) и Д. Дюфек. 1956 г.

Наступала антарктическая осень с сильными штормовыми ветрами, поэтому поход к главной цели отложили до следующей весны.

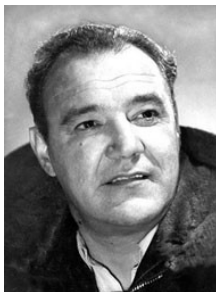
В эту зимовку главной задачей полярных лётчиков стало снабжение из «Мирного» наиболее удалённых станций «Комсомольская» и «Восток-1». Эту работу должны были выполнять два Ил-12Д, имевшие самый большой радиус действия и грузоподъёмность. Ли-2 также осуществляли снабжение выносных станций, порой долетая и до «Комсомольской». Ими также осуществлялось снабжение санно-тракторных поездов на доступных для них расстояниях.

Однако проблема состояла не только в том, чтобы долететь до места назначения и вернуться обратно. Мало станций имели площадки, пригодные для посадки и взлёта Ли-2, даже на лыжах. А Ил-12 имели только колёсные шасси и могли взлетать и садиться только в «Мирном». Чтобы как-то «передать» зимовщикам груз с летящего самолёта, авиаотряд 2-й КАЭ использовал парашюты, но опыт показал, что полярники на земле не всегда успевали заметить, куда летит груз, и часть его просто пропадала. Кроме того, к началу работы 3-й КАЭ большинство парашютов уже вышли из строя, а новых «не захватили». Это заставило перейти к беспарашютному сбросу грузов с предельно малой высоты, которое лётчики сразу окрестили «бомбометанием».

Однажды при таком «бомбометании» грузов на станцию «Восток» едва не потерпел катастрофу Ил-12 «Н-440». При сбросе упаковки листов фанеры, она набегавшим потоком воздуха развернулась и оказалась заклиненной в открытом люке. В результате у самолёта неожиданно появился огромный «руль высоты», направивший машину носом вниз. А до земли было всего 200 метров.

Сидевший за штурвалом В. М. Перов, чтобы компенсировать пикирующий момент, потянул штурвал до упора на себя, но это

большого эффекта не дало. Тем временем находившийся в грузовой кабине штурман Б. С. Бродкин, ухватившись за проходящий над люком страховочный трос, начал прыгать на фанере, стремясь пропихнуть её вниз. Наконец пачка выскочила из люка, а самолёт, лишившись необычного руля высоты и с отклоненным до отказа штатным, взмыл вверх. Перову пришлось экстренно парировать и этот вираж, пока машина не вышла на закритический угол атаки.



Заслуженный полярный лётчик В. М. Перов

Кроме станций обслуживали Ил-12 и санно-тракторные поезда. Помимо снабжения горючим, запчастями и продовольствием экипажи Ил-12 с помощью собственного навигационного оборудования определяли точный курс ползущего внизу каравана и в случае необходимости корректировали его по радио и показывали маршрут своим полётом.

В это время лыжные Ли-2 выполняли задания по заброске учёных в глубинные районы Антарктиды, а также по эвакуации в «Мирный» заболевших полярников. Часто полёты совершались в экстремальных условиях, когда инструкциями это запрещалось. Например, четверых полярников с подлежащей консервации на зиму станции «Комсомольская» лётчики вывозили на исходе антарктического лета. Ночью температура уже понижалась до 60° мороза, днём воздух «прогревался» до минус 50° – это предельная температура, при которой разрешались полёты, так как при более низкой температуре лыжи сцеплялись со снегом, и самолёт мог не взлететь. Тогда на станцию полетели два самолёта. Первый сел и, не глуша мотора, начал кататься на лыжах, укатывая площадку. После этого сел второй самолёт, забрал полярников и успешно взлетел.

Ан-2 и вертолёт Ми-4 в основном обслуживали станцию «Оазис Бангера» и осуществляли пассажирские и грузовые перевозки в глубину материка в пределах своего радиуса действия. Но и они не избежали аварий.

У вертолѐта в «Оазисе Бангера» ураганным ветром была вырвана одна из лопастей с обрывом тяги автомата перекося. После ремонта вертолѐт был введѐн в строй, но в ночь на 11 декабря уже в «Мирном» ветер с порывами более 40 метров в секунду оборвал тросы крепления лопастей и деформировал тяги автомата перекося. В результате все четыре лопасти опустились носками вниз, превратившись в паруса, и вертолѐт понесло по ветру. К утру его обнаружили на расстоянии километра от аэродрома. Осмотр показал, что лопасти несущего винта нуждаются в полной замене.

В дальнейшем был сделан вывод, что при получении штормового предупреждения лопасти несущего винта у вертолѐтов желательно снимать.

Самолѐт Ан-2 «Н-542» после одного из ночных ураганов вообще пропал со стоянки в «Оазисе Бангера», хотя в преддверии зимы был надежно закреплен в пяти точках. На его месте остались лишь торчащие изо льда тросы с кусками силового набора машины да вмерзшие в лёд стойки шасси с лыжами. Экипаж В. Афонина на Ми-4 обнаружил самолѐт в нескольких километрах от станции. Восстановлению Ан-2 уже не подлежал и был оставлен на месте аварии.

За время работы 3-й КАЭ в авариях были потеряны также три Ли-2В. Борт «Н-496» при взлѐте у горы Брауна из-за ошибки пилота потерял скорость и рухнул на левое крыло. Повреждения в полевых условиях исправить было невозможно. Людей забрал другой самолѐт, а машину пришлось бросить, сняв с неё узлы крепления ускорителей, сделав подкоп под фюзеляж и фторопластовые лыжи. После небольшого ремонта эти элементы были переставлены на «Н-502».

Но, пожалуй, самая нелепая авария произошла с 501-м бортом при его возвращении со станции «Комсомольская». Когда настало время обеда, бортмеханик отправился в грузовой отсек готовить на газовой плите пищу. Перед этим он предупредил пилотов, что необходимо переключить моторы на другой бак, поскольку в том, откуда поступает бензин горючее уже на исходе. Пилоты были увлечены разговорами, и рычажок бензокрана не перевели. Когда бак опустел, и оба мотора начали «чихать», кран был переключен на полный бак, но было поздно – машина пошла вниз, а так как высота была всего полторы сотни метров, она ударилась о снежно-ледяное поле. Пострадавших, к счастью, не оказалось. Послав сигнал бедствия, экипаж приступил к расчистке импровизированной полосы для спасательного самолѐта. В «Мирном», в свою очередь, понимали, что пять человек полноценную полосу расчистить явно не смогут, дистанция для пробега и разбега будет минимальной, поэтому было решено лететь на «Н-502» с использованием пороховых ускорителей. Так как раньше их в Полярной авиации не применяли, В. М. Перов решил их испытать лично. При

первом взлёте ограничились лишь двумя, которые были установлены на лыжи.



Ан-2 после бури у «Оазиса Бангера»

Испытание оказалось успешным, и Перов, приняв на борт главного инженера отряда, которому предстояло определить степень повреждения машины, и техника, вылетел к месту аварии. После посадки аварийный борт был осмотрен и признан неремонтопригодным, и его решили бросить.

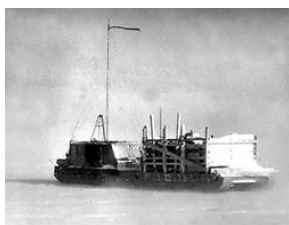
Забрав экипаж 501-го, Ли-2 вырулил на край расчищенной площадки, где Перов приказал всем пассажирам лечь на пол. После короткого разбега командир запустил ускорители – самолёт резко прибавил ходу и легко оторвался от снега. Через несколько секунд ускорители, выгорев, отвалились, и Ли-2, убрав лыжи, взял курс на «Мирный».

16 февраля 1958 года в аварию попал сам «Н-502». Причиной опять стал человеческий фактор – перед взлётом из «Мирного» забыли расстопорить хвостовой костыль. Последствия не заставили себя ждать. В точке разворота перед стартом самолёт «не захотел» поворачивать, а, увеличив скорость, двинулся к краю ледового барьера. На самолёте стояли лыжи с фторопластовой подошвой, не имевшие тормоза, к тому же движение происходило под уклон при попутном ветре. Поняв, что остановить Ли-2 уже невозможно, командир приказал покинуть машину. Уже неуправляемый Ли-2 подъехал к обрыву, разбросал бочки с мусором, расставленные на краю барьера, но не упал, застряв левой лыжей в трещине на краю обрыва, по которому уже начали расти трещины.

К самолёту подогнали трактор и тросами захватили хвостовую часть самолёта. Пока решали, что делать дальше, началось откалывание айсберга. Тросы один за другим полопались, и Ли-2 рухнул вниз и скрылся под водой.

Потеря «Н-502»-го грозила сорвать план работ, поэтому было принято решение снять с разбитого «Н-501» турбокомпрессоры и переставить их на восстанавливаемый Ли-2В «Н-465», чтобы хоть

частично компенсировать потерю трёх Ли-2В. 25 февраля самолёт доставил на место аварии главного инженера авиаотряда Н. Бердникова и техников М. Уткина и Н. Новикова, которые за двое суток сняли все радиооборудование, часть приборов и демонтировали с мотогондол турбокомпрессоры. В это время мимо проходил санно-тракторный поезд, который через двое суток доставил всех на «Пионерскую», после чего «железо» поехало дальше, а авиаторы добрались до «Мирного» самолётом.



Антарктический санный поезд с вездеходом «Пингвин»

За месяц до этого, 29 января 1958 года, после предварительной договорённости к «Мирному» с дружеским визитом подошёл американский вооружённый ледокол «Бертон Айленд». С него двумя палубными вертолётами за несколько рейсов на берег переправилась американская делегация во главе с заместителем командира 43-го оперативного соединения ВМС США кептенем Джеральдом Кетчумом. Гостей встретили с русским радушием.



Последние минуты самолёта Ли-2В «СССР-Н502»

Не успели советские зимовщики проводить американских коллег, как 31 января на рейд «Мирного» пришло судно австралийской экспедиции «Тала Дан», направлявшееся к станции «Моусон». И вновь гости захотели ознакомиться с советской станцией «Мирный». Наше руководство вновь радушно открыло все станционные помещения. Гости осмотрели «Мирный», его лаборатории и хозяйство. Особенно

детально австралийцы осматривали новые вездеходы «Пингвин», которые были переделаны из бронетранспортёров.

В октябре было решено лететь на станцию «Мак-Мёрдо» с ответным визитом. При этом маршрут был выбран не по короткому пути, вдоль побережья, а через Южный полюс, так как раньше никто из наших авиаторов через него не летал. Для перелёта был выбран Ил-12Д «Н-440» под командованием В. М. Перова.

Расстояние, которое предстояло пройти, значительно превышало максимальную дальность Ил-12Д^[7], поэтому на борт, помимо полной заправки, было дополнительно погружено десять 275-литровых бочек с бензином и шесть канистр масла. Нагрузка самолёта при этом вышла за разрешенные пределы, поэтому помимо экипажа в гости к американцам полетели лишь начальник экспедиции Е. И. Толстиков, его заместитель по науке профессор-метеоролог В. А. Бугаев и биолог В. М. Макушок.

24 октября, как только позволила погода, В. М. Перов поднял машину в воздух. Набрав высоту 3000 метров, самолёт сначала взял курс на самую отдалённую нашу станцию «Советская». Поначалу погодные условия благоприятствовали перелёту, но ближе к полюсу видимость стала ухудшаться, и при достижении «точки невозврата» между начальником экспедиции и командиром корабля возник спор, лететь дальше или вернуться назад. В конце концов полёт решили продолжать.

Через шесть часов после взлёта бортмеханик перекачал горючее из бочек в фюзеляжные бензобаки, а после десяти часов полёта самолёту удалось выйти к полюсу, где располагалась американская станция Амундсен-Скотт. По предварительной договорённости с американцами Ил-12 снизился и прошёл на высоте ста метров, чтобы его можно было сфотографировать. Затем В. М. Перов сделал три круга вокруг мачты, обозначающей самую южную точку планеты, и взял курс на север, к «Мак-Мёрдо». Таким образом, 24 октября 1958 г. в 20 часов 15 минут экипаж В. Перова **впервые в нашей стране достиг Южного полюса, а Ил-12Д «Н-440» стал первым в истории отечественной авиации летательным аппаратом, который побывал на обоих географических полюсах Земли.**



Е. И. Толстиков и экипаж вертолёта Ми-4 во время 3-й КАЭ

Через 14 часов полёта при подходе к «Мак-Мёрдо» Ил-12 попал в туман, но сориентироваться помог дымящий невдалеке вулкан Эребус. Вскоре внизу появился аэродром, на краю которого лежали несколько разбитых четырёхмоторных машин – полярная авиация США также несла потери.

Американцы тепло встретили советских полярников. Сразу после приземления в честь гостей командующим американской Антарктической экспедицией контр-адмиралом Джорджем Дюфеком был устроен приём с обменом подарками. После отдыха состоялась экскурсия по окрестностям с посещением домика Роберта Скотта, поскольку «Мак-Мёрдо» была основана на месте высадки в январе 1911 г. команды английского путешественника.

После суточного пребывания в гостях экипаж заправил самолёт американским бензином и отправился в обратный путь, но уже по другому маршруту – вдоль побережья континента. Этот перелёт занял девять часов. Всего же в этой воздушной экспедиции самолёт преодолел около 7 тыс. км. 26 октября Ил-12Д возвратился в «Мирный». Во время полёта был составлен профиль рельефа Антарктиды по всему маршруту.

3 декабря поезд из четырёх новых тягачей «Пингвин», каждый из которых имел на прицепе одни сани, в сопровождении вездехода с горючим вышел со станции «Советская» по направлению к Полюсу недоступности. Руководил экспедицией Герой Советского Союза Е. И. Толстиков. Экипажи авиаотряда В. М. Перова по вызовам вылетали в расположение санно-гусенечного поезда и оказывали полярникам необходимую помощь. Попутно они решали другие задачи. Вот как описывает один из таких «обычных» полётов его участник А. А. Лебедев: *«Сбросили в распоряжение поезда груз запасных частей для машин. Затем самолёт взял курс на Полюс недоступности. Мы сообщили Толстикову, что на предстоящем маршруте не видно трещин и ничто не внушает опасения за судьбу тягачей. Потом самолёт развернулся и полетел на север. Возвращаясь в «Мирный», осмотрели гору Браун. В пути провели работу по нивелированию ледникового щита. Обнаружено несколько ранее неизвестных высоких гор и ледяных куполов».*



Аэродром американской антарктической станции «Мак-Мёрдо». На переднем плане навес над домиком Р. Скотта. 25 октября 1958 г.

14 декабря поезд достиг Полюса недоступности. Штурман похода Ю. Н. Авсюк определил координаты: $82^{\circ}06'$ ю. ш., $54^{\circ}58'$ в. д. Эта точка расположена на самом большом удалении от всех берегов Антарктиды на высоте 3720 м. Здесь ещё никогда не ступала нога человека. В первый же день полярники установили радиомачту, жилой балок и оборудовали постоянную радиостанцию. Затем разбили метеорологическую площадку и приступили к наблюдениям. Была пробурена скважина глубиной 60 м, и взяты из неё образцы льда. Вблизи станции выбрали место для взлётно-посадочной полосы и с помощью тягача укатали снег для посадки самолёта Ли-2 на лыжах. Вскоре на мачте был поднят флаг Советского Союза, а на высоком постаменте установлен бюст В. И. Ленина, обращенный в сторону Москвы.

Обслуживать новую станцию «Полюс Недоступности» должен был Ли-2В «Н-495» с экипажем В. М. Перова, но тут случилось событие эффектно, завершившее работу лётного отряда 3-й КАЭ и прогремевшее на весь мир.

11 декабря радиостанция «Мирного» приняла радиogramму с австралийской станции «Моусон», расположенной за 1500 км от «Мирного». Австралийские полярники дублировали полученное ими сообщение с бельгийской станции «Король Бодуэн»: *«Инкогнито, не для прессы. Пятого декабря одномоторный самолёт Бельгийской экспедиции вылетел в сторону Кристальных гор и не вернулся на базу. О судьбе пилота и троих членов экспедиции ничего не известно».*

Попытки бельгийцев собственными силами с помощью вездеходов найти пропавший самолёт ни к чему не привели, у австралийцев не было самолёта с необходимой дальностью полёта. Американцы же находились на противоположном берегу материка и организовать эффективную экстренную помощь не могли.



Бюст В. И. Ленина на домике временной станции «Полюс недоступности»

База бельгийской экспедиции «Король Бодуэн» находилась в 3100 км от «Мирного», поэтому лететь можно было только на самолёте Ли-2, снабжённом лыжным шасси, так как предстояли внеаэродромные посадки. В пути было необходимо сделать дозаправку, которую обещали выполнить в «Моусоне». Но единственный Ли-2В «Н-495» на лыжах отвлекать на другие дела было крайне рискованно: случись что в глубине материка со своими – и пришлось бы самим просить о помощи. И все же надо было выручать пропавших людей.

В этот момент начальник экспедиции Е. И. Толстиков находился на санно-тракторном поезде, уже возвращавшемся из глубины Антарктиды, и решение лететь на поиски, предварительно запросив Москву, принял командир авиаотряда, который привлёк для этого свой штатный экипаж с Ил-12 «Н-440». Вторым пилотом стал Владимир Афонин, штурманское кресло занял старший штурман авиаотряда Борис Бродкин, а место радиста – Николай Зорин. В полёт также отправились бортмеханики Виктор Сергеев и Ерофей Меньшиков, а в качестве переводчика – биолог Виктор Макушок.

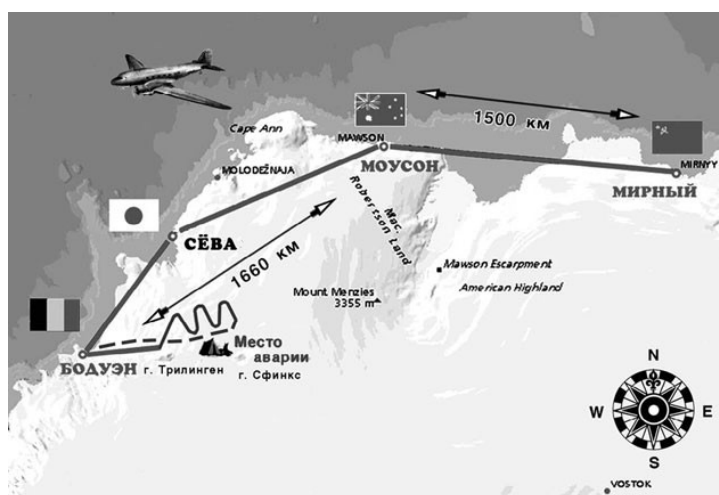
12 декабря, во второй половине дня, воспользовавшись паузой в непогоде, Ли-2 вылетел в западном направлении. Уже в полёте из Москвы пришла радиограмма, «считать это задание, как правительственное», что ободрило экипаж.

Полёт проходил в условиях полярного дня, но при неважной видимости и обледенении. Положение усугублялось тем, что нормальной карты этих мест просто не существовало, и штурману попутно приходилось наносить на планшетку детали проплывавшего под самолётом ландшафта.

Когда Ли-2В дошёл до «Моусона», выяснилось, что их аэродром не был рассчитан на большие самолёты. Тем не менее экипаж благополучно посадил Ли-2 на морской лёд недалеко от зимовки. Как

и было обещано, баки самолёта были наполнены, что позволило не трогать собственный запас бензина в бочках. Утром следующего дня перед вылетом австралийские полярники передали экипажу карту части территории, лежащей западнее Моусона. Эта карта была составлена по данным недавних аэрофотосъёмок, поэтому до края земли Эндерби можно было лететь, не опасаясь навигационных ошибок.

Уже находясь над землей Эндерби, Ли-2 прошёл над законсервированной японской станцией «Сёва». Здесь В. М. Перов посадил самолёт и оставил на припайном льду трехсотлитровую бочку с бензином, если понадобится заправляться на обратном пути.



Маршрут полёта Ли-2В в ходе поиска бельгийских полярников

Вскоре на связь вышли бельгийские полярники из «Бодуэна», которые повели машину дальше. Поскольку зимовка находилась под глубоким слоем снега, встречающим пришлось обозначить её красными дымами. Посадка прошла вполне благополучно.

Получив конкретную информацию из первых рук и дозаправив машину, через полтора часа после приземления экипаж Перова вновь поднялся в воздух и начал поиск.

Первый полёт оказался неудачным. Взяв курс на юг, самолёт вскоре оказался под облаками, которые постепенно прижимали его к леднику из которого торчали островершие чёрные скалы. Пришлось с набором высоты войти в облака и вернуться на побережье к бельгийской станции.

На следующий день поиски возобновились. На этот раз в полёт также отправились заместитель начальника бельгийской экспедиции барон де Маре и доктор Ван Гомпел.

После взлёта взяли курс на юг, где на удалении двухсот километров находится гора Трилинген. От характерной трёхглавой вершины Трилингена самолёт развернулся на юго-восток, где на удалении 130 км должна находиться гора Сфинкс, куда по предположению барона де Маре и должен был лететь пропавший самолёт.

У южной оконечности этой горы спасатели заметили какой-то предмет и, пройдя на бреющем полёте, увидели стоящую на льду теодолитную треногу и несколько полузасыпанных снегом ящиков. Ни людей, ни признаков жилья обнаружено не было.

Начали обследовать с воздуха близлежащие склоны гор и вдруг увидели лежащий на левом крыле маленький одномоторный самолёт ярко-красной окраски с поломанным, вероятно при взлёте, шасси. Но поблизости от самолёта опять никаких признаков жизни. Сесть рядом было невозможно: повсюду камни, скальные породы. Пришлось приземлиться в трёх километрах.

Оставив двух человек возле Ли-2, остальные члены экипажа, переводчик и два зимовщика-бельгийца двинулись к самолёту по нехоженому насту. Часа через два они добрались до цели. В кабине «Остера» лежала записка, сообщавшая, что с 5 по 10 декабря четвёрка ждала помощи, но потом вынуждена была направиться к тому месту, где находился продовольственный склад их экспедиции, до которого было примерно 130 км. Продуктов имелось до 15-го числа, то есть ещё на один день.

Спасателям ничего не оставалось, как вернуться к своей машине. Тем временем потеплело, и самолёту с большим трудом удалось разбежаться и оторвать лыжи от подтаявшего снега. В ходе обследования местности вокруг горы Сфинкс были обнаружены следы нескольких человек, но поиски пришлось прекратить – заканчивался бензин. Спустя два часа, заправившись в «Бодуэне», экипаж снова отправился на поиск, благо стоял полярный день.

Новый 7-часовой полёт галсами поперёк предполагаемого пути группы де Жерлаша не дал никакого результата. Вернувшись на станцию, в самолёт заправили последнее горючее, кроме резерва, оставленного только на полёт до «Моусона».

Докладывая о ситуации в Москву, Перов настаивал на продолжении поиска, вплоть до расходования всего запаса топлива. Вскоре пришёл ответ от Е. И. Толстикова: *«Поиски прекратить, Вам надлежит вылететь в «Мирный», где и будем решать, как помочь терпящим бедствие»*. А через час пришла радиограмма от начальника Главморпути: *«С вами согласен, поиски продолжать. Как снабдить вас бензином, решим в Москве»*. После стало известно, что «Обь», идущая в Арктику с личным составом и грузами 4-й КАЭ, получила задание зайти за горючим в Кейптаун и доставить его на станцию «Король Бодуэн».

В 22 часа 15 минут все того же 15 декабря Ли-2В вылетел из «Бодуэна» к Трилингену, а в 1 час 50 минут де Маре заметил впереди

слева оранжевую палатку. Самолёт сделал над ней вираж, и оттуда показалась одинокая фигура человека.

Ли-2 сел в двух километрах от лагеря на имеющее уклон снежное поле. В. М. Перов стал медленно рулить в направлении стоянки. Так как видимость была плохой, то бортмеханик В. М. Сергеев, встав на подлокотники кресел командира и второго пилота, открыл аварийный люк на потолке кабины и сверху корректировал рулёжку.

Неожиданно прямо у крыла в снежных вихрях возникла фигура человека. Это был начальник Бельгийской Антарктической экспедиции барон Гастон де Жерлаш. Тут же рядом появилось и трое остальных полярников: лётчик принц Антуан де Линь, механик Шарль Юльсхаген и самый пожилой из них – геодезист Жак Лоодтс. Состояние здоровья их не внушало опасений, но Лоодтс самостоятельно подняться в самолёт уже не мог, а на ногах де Линя образовались кровавые мозоли, и он сильно хромал. Ну и, конечно, все четверо очень устали и оголодали.

После недолгих сборов Ли-2 взлетел и взял курс на бельгийскую станцию. Уже в небе радист передал короткое сообщение: *«16 декабря 02. 15. «Бодуэн» – «Моусон» – «Мирный». Толстикovu. Люди найдены. Все четверо живы. Двое сильно хромают, передвигаются с трудом. Вылетел на станцию «Король Бодуэн». Перов».* В ответ хлынул поток поздравлений, в том числе и от иностранных государств, которые из «Мирного» едва успевали переадресовывать В. Перову.

Отдохнув на бельгийской станции два дня, утром 18 декабря советский экипаж отправился домой. Ветер был попутным, и самолёт дошёл до «Моусона» без происшествий, не пришлось даже садиться в «Сёва», чтобы забрать бочку с бензином. Уже знавшие о спасении австралийцы также устроили экипажу торжественный приём. Когда Ли-2 уже шёл от «Моусона» к «Мирному», радист принял сообщение из Москвы, в котором говорилось, что весь экипаж удостоен правительственных наград. В. М. Макушок был награждён орденом «Знак Почёта», Б. С. Бродкин, В. В. Афонин, П. Г. Зорин, В. М. Сергеев и К. Н. Меньшиков – орденами Трудового Красного Знамени, а В. М. Перов – орденом Ленина.



Совместный ужин на станции «Король Бодуэн» после завершения спасательной операции.

19 декабря в 2 часа 25 минут ночи Ли-2 возвратился в «Мирный». За эту неделю самолёт за 53 лётных часа прошёл 11 тысяч километров.



Звезда бельгийского ордена Леопольда II, вручённая В. М. Перову

8 января 1959 г. Король Бельгии Бодуэн своим указом наградил В. М. Перова и Е. И. Толстикова высшим орденом бельгийского государства – Леопольда II. Кавалерами других бельгийских орденов стали остальные члены экипажа спасательного самолёта. В 1960 г. одну из гор к югу от станции «Король Бодуэн» бельгийцы назвали горой Виктора Перова.

Во время работы советских полярников на Полюсе недоступности здесь совершил посадку самолёт Ли-2. Он доставил различные грузы и телеграммы участникам похода от родственников. Пришло также немало поздравлений от различных организаций и зарубежных полярников. В числе их был и Ричард Бэрд, который первым совершил полёты над внутренними регионами Антарктиды. Он писал: *«После того, как русские высадились на этих ледяных берегах, я нисколько не сомневался, что именно они первыми достигнут этой точки планеты»*. В этот же день в «Мирный» улетела часть научных сотрудников, выполнивших свою работу.

*Командиру авиаотряда советской
антарктической экспедиции
полярному летчику т. ПЕРОВУ В. М.
Членам экипажа т.т. АФОНИНУ В. В.
БРОДКИНУ Б. С.
СЕРГЕЕВУ В. М.
МЕНЬШИКОВУ Е. Н.
ЗОРИНУ Н. Г.
МАКУШОК В. М.*

От имени Советского Правительства и от себя лично поздравляю Вас, дорогие товарищи, с успешным выполнением задания Правительства по спасению бельгийских полярных исследователей, потерпевших аварию в Антарктике. За Вашей самоотверженной работой с большим вниманием следил весь советский народ и все прогрессивное человечество. В Вашем героическом поступке проявились высокие качества, присущие советскому народу и нашему социалистическому обществу — мужество и гуманизм во имя дружбы народов.

Ваш подвиг высоко оценен советским народом. Поздравляю Вас с Правительственной наградой и желаю Вам доброго здоровья и успехов в Вашей сложной и благородной работе.

**Председатель Совета Министров Союза ССР
Н. ХРУЩЕВ.**

18 декабря 1958 г.

Звезда бельгийского ордена Леопольда II, вручённая В. М. Перову

Созданием внутриконтинентальной научной станции «Полюс недоступности» были завершены и работы 3-й КАЭ, и деятельность СССР, проводившаяся в Антарктике по программе МГГ. 31 декабря 1958 г. Международный геофизический год официально закончился, и дальнейшие исследования в Антарктике стали проводиться под эгидой Международного геофизического сотрудничества (МГС).



Экипаж В. М. Перова в Кремле после вручения государственных наград. 27 апреля 1959 г.

В связи с этим ряд государств пересмотрели свои национальные программы в Антарктиде, несколько сократив число постоянно действующих станций. СССР законсервировал станции: «Пионерская» (15 января 1959 г.), «Восток-1» (30 февраля 1957 г., а с 1 декабря 1957 г. она перестала существовать. Всё оборудование перевезли в район геомагнитного полюса, где была открыта станция «Восток»), «Комсомольская» (с 1959 г. превращена в сезонную станцию), «Советская» (3 января 1959 г.), «Полюс Недоступности» (26 декабря 1959 г.), которая проработала только 12 дней. Станция «Оазис» в декабре 1959 г. была передана ПНР. США законсервировали станцию «Литл-Америка» в 1958 г. Великобритания закрыла станции: «Шеклтон» в 1958 г., «Саут-Айс» в 1958 г. и четыре станции на Земле Грейама. Франция закрыла станцию «Шарко» в 1958 г. Бельгия в январе 1961 г. законсервировала свою станцию «Король Бодуэн».



Бортмеханик Ли-2В «СССР-Н495» В. М. Сергеев.

В завершение рассказа о работе 3-й КАЭ следует отметить, что её морской отряд с помощью всего двух Ан-2^[8], находившихся на судне «Обь», выполнил аэрофотосъёмку от «Мирного» до Земли Виктории, а также провёл комплексные океанографические исследования в южной части Тихого океана и на разрезе Антарктида – о. Пасхи – Вальпараисо. При этом с борта дизель-электрохода «Обь» впервые исследовались высокие слои атмосферы с помощью метеорологических ракет.

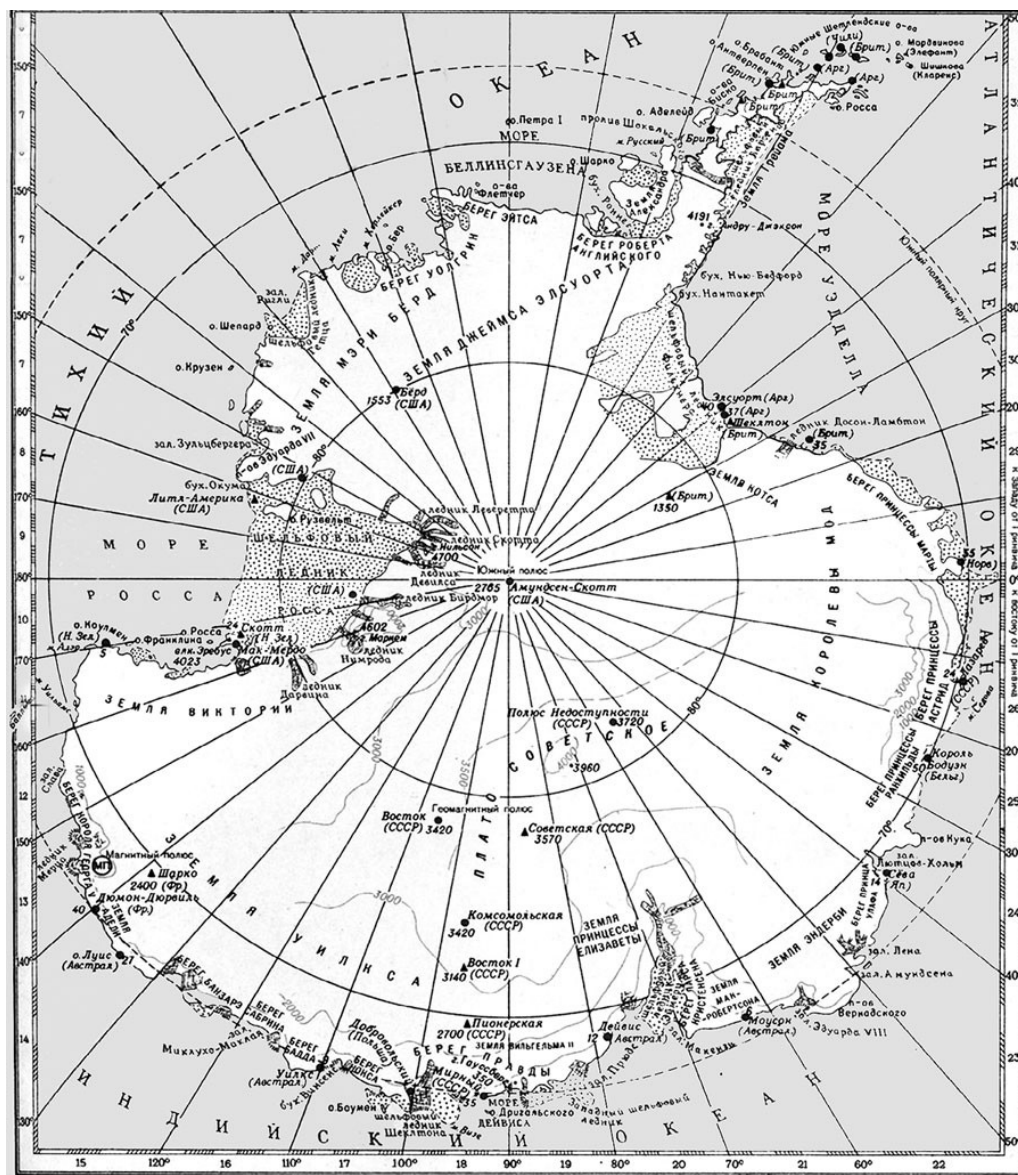
2.4. После Комплексных – Советские

Во второй половине декабря 1958 года подошла очередь для смены составов экспедиций. 29 декабря 1958 года к «Мирному» подошёл дизель-электроход «Обь», а 22 января 1959 г. – пассажирский теплоход «Михаил Калинин», впервые участвовавший в плавании к берегам Антарктиды. «Обь» привезла более 3300 т различных грузов и 91 человека из экспедиции, а «Михаил Калинин» – около 100 т преимущественно продовольствия и оставшуюся часть личного состава.

В основном это были геологи, которым предстояло провести первые наблюдения в горах на Земле Королевы Мод.

Следует отметить, что после завершения МГГ антарктические экспедиции в СССР стали называть уже не Комплексными, а Советскими, т. е. САЭ.

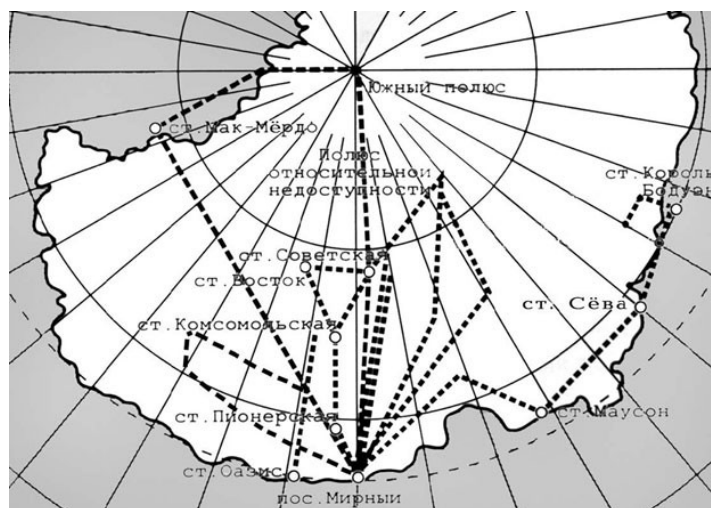
Во главе 4-й САЭ стоял известный полярный исследователь А. Г. Дралкин. Авиаотряду 4-й САЭ, командиром которого стал опытный полярный лётчик Б. С. Осипов, были переданы семь летательных аппаратов: два Ил-12Д, три Ли-2В, один Ли-2Т и один вертолёт Ми-4. В связи с уменьшением после окончания МГГ объёма исследований, проводившихся Советским Союзом в Южной полярной области, сильно пополнять поредевшую авиагруппу не стали. Новая экспедиция доставила с собой только один Ан-2, а также в единственном экземпляре оборудованный лыжами Ил-12Л^[9] «СССР-04249», который должен был решить проблему снабжения отдаленных выносных станций. Но, к сожалению, жизнь вновь прибывшего Ила оказалась недолгой.



Расположение полярных станций различных стран в Антарктиде в 1960 г.

Самолёт был выгружен с борта «Оби» на припайный лёд и тут же собран. После этого необходимо было перегнать машину на верхний аэродром «Мирного». Б. С. Осипов взлетел с припайного льда и начал заходить на полосу, идущую параллельно барьеру. Погода была хорошая, но надо льдом стояла дымка, в которой терялась линия горизонта^[10]. В результате экипаж неверно оценил высоту полёта, и касание полосы произошло со слишком большой вертикальной скоростью. Удар пришёлся на самое начало полосы, на её нерабочую часть, где были небольшие заструги. Левая стойка сложилась назад,

лыжа пробила центроплан. Самолёт упал на брюхо и заскользил по полосе. Вновь, как и прежде, обошлось без раненых и погибших, но у самолёта были деформированы центроплан и левая плоскость. В условиях Антарктиды отремонтировать машину не представлялось возможным, и её оттащили на площадку для списанной авиатехники.



Маршруты полётов экипажа В. М. Перова в Антарктиде во время 3-й КАЭ

Пришлось заняться «изысканием внутренних резервов». Первым делом на 150 часов продлили ресурс подготовленного к списанию Ил-12Д «Н-561»^[11] и перешли на снабжение станций горючим исключительно с помощью санно-тракторных поездов. Это стало возможно, так как новая экспедиция привезла с собой три новых тягача-снегохода «Харьковчанка», созданных специально под местные условия по опыту работы первых экспедиций. Эти машины имели двигатели мощностью 995 л.с. (АТ-Т, применявшиеся 3-й КАЭ, имели мощность 520 л. с.) и были способны тащить за собой санные прицепы массой до 35 тонн. Кроме того, в «Мирный» были доставлены пять саней, полозья которых были подшиты фторопластом, что обеспечивало лёгкое их скольжение по рыхлому снегу, а также портативная буровая установка «УРБ-1».

На теплоходе «Михаил Калинин» в «Мирный» прибыли восемь польских полярников, которым безвозмездно передавалась станция «Оазис Бангера» со всем оборудованием и снаряжением. 23 января группа польских учёных со всем имуществом, необходимым на период проведения исследований, на самолёте Ли-2 была доставлена из «Мирного» на аэродром на леднике Скотта, а потом ещё 15 км на

вертолёте Ми-4 в «Оазис Бангера». Через неделю, после окончания запланированных работ и консервации станции, все находившиеся там люди самолётами Ли-2 и Ан-2 были переправлены в «Мирный», а затем к борту теплохода «Михаил Калинин» и в тот же день на нём отплыли на родину.



Невезучий Ил-12Л

Авиаотряд 3-й КАЭ официально завершил свою работу и передал дела своим сменщикам 18 января 1959 года. Но пока «Михаил Калинин» ждал прибытия польской группы, экипаж В. М. Перова находился в «Мирном», и ему пришлось выполнить ещё один дальний перелёт с учёными на борту.

На Ил-12 была установлена новая аппаратура для измерения высот земных объектов, и после испытательных полётов в районе «Мирного» для тарировки прибора был намечен полёт по направлению к Земле Виктории. В этом направлении полёты ещё не производились, и купол восточной Антарктиды здесь был совершенно не изучен.

Вследствие неустойчивости погоды полёт удалось осуществить только 29 января. Из «Мирного» самолёт должен был достичь «Пионерской», затем курсом 289° пролететь в глубь материка на расстояние 1650 км, с разворотом на курс 130° спуститься к северу и вернуться в «Мирный». Общая протяженность полёта, рассчитанного примерно на 12 часов, составляла около 3500 км, поэтому самолёт взял максимальный запас горючего.

Едва машина набрала высоту и легла курсом на «Пионерскую», сразу начались измерения высот купола и регистрация отраженной от поверхности солнечной радиации.

Почти до самой «Пионерской» было облачно, и временами поверхность купола не просматривалась. Однако самолёт точно вышел на станцию, которая была законсервирована и покрыта снегом, только мачта с красным флагом была видна с воздуха. После «Пионерской» облака почти совсем исчезли, но слабый туман делал нечёткой линию горизонта. Опытный полярный экипаж безошибочно провёл Ил-12 по намеченному пути, а учёные получили ценную информацию.

По программе Международного геофизического сотрудничества Советский Союз мог продолжить научные работы на Антарктическом

континенте в обсерватории «Мирный» и на внутриконтинентальной станции «Восток» у Южного геомагнитного полюса, а также создать новую постоянно действующую станцию на побережье Земли Королевы Мод западнее бельгийской станции «Король Бодуэн» на расстоянии более 400 км от неё. Здесь примерно в 100 км к югу от берега находился большой по протяженности и высокий горный хребет, изучение которого очень важно для выяснения вопроса о нахождении в недрах района полезных ископаемых.



Тягач «Харьковчанка»

Но выбрать подходящее место для этой станции оказалось непросто. Первый её начальник Ю. А. Кручинин вспоминал об этих днях: *«30 января 1959 года ледокольный дизель-электроход «Обь» покинул рейд «Мирного», взяв курс к Земле Королевы Мод.*

Вечером 10 февраля мы достигли места назначения и стали на якорь у припая. В 14 милях на юге возвышался ледяной берег, а за ним мерцали позолоченные заходящим солнцем пики горного пояса.



Экипаж В. М. Перова на австралийской станции «Моусон»

На следующий день начали разведывательные полёты. На припай спустили окрашенный в хорошо заметный на снегу красный цвет самолёт Ан-6 и вертолёт Ми-4. Самолёт под командованием Леонида

Зотова ушёл на запад вдоль барьера, чтобы выяснить ледовую обстановку и наметить место постройки станции. Он пролетел более 200 километров, но нигде не обнаружил выходов коренных пород. Безрезультатно окончился и рейс вертолѐта на восток, в глубину шельфового языка.

Утром 12 февраля капитан «Оби» А. И. Дубинин, начальник морского отряда профессор В. Х. Буйницкий и я поднялись на Ан-6 в воздух, чтобы ознакомиться с совершенно неизвестной областью, лежащей между массивом Вольтат на востоке и горами Сѐр-Роннане на западе. В задачу нашего рейса входила также предварительная разведка трассы трансантарктического похода из «Мирного» на станцию «Лазарев» через географический Южный полюс, намечаемого на весну – лето 1959–1960 годов.

Мы приникли к иллюминаторам, приготовили фотоаппараты, полевые книжки. Промелькнули под крыльями айсберги, и вот потянулась бесконечная, совершенно ровная поверхность шельфового ледника.

Вдруг впереди замечаем тѐмное пятно. Отчетливо вырисовывается нунатак – вершина скрытой под толщей льда горы, затем вершины пошли уже целыми группами. Мы переходим от борта к борту, поспешно делаем зарисовки, щёлкаем затворами аппаратов: ведь этих гор нет ещё ни на одной карте, их не видел ни один человек.

Воздушная разведка показала, что удобного места для строительства станции на протяжении 600 километров от побережья нет. Поэтому приняли решение строить станцию на шельфовом языке – недалеко от стоянки корабля. Здесь, возле барьера, образовались снежные надувы, по которым тракторы могли подниматься на шельф.

14 февраля, пользуясь светлой ночью, приступили к выгрузке тракторов, вездеходов, двух балков – небольших деревянных домиков, установленных на санях (в одном из них находилась электростанция, в другом – жилое помещение и радиостанция). Умеренный ветер, дувший всю ночь, достиг днём силы урагана.

Лѐд припая стал откалываться – надо было срочно спасать тракторы и грузы, отвозить их как можно дальше от разрушающегося припая. В двух шагах ничего не было видно, ветер сбивал с ног, люди катились по гладкому льду, пока не удавалось зацепиться за сугроб. Дышать было трудно, на лице образовывалась ледяная маска. С большими усилиями отвели сани на юг на 400–500 метров и вернулись к кораблю, ориентируясь только по направлению ветра. Вокруг корабля обломало почти весь лѐд, он держался только на носовых тросах. Подниматься на борт пришлось по штормтрапу.

Скоро вернулась группа из 17 человек, отвозившая и закреплявшая вертолѐт. А через 10 минут после их возвращения последнюю льдину возле борта оторвало и унесло. Дизель-электроход, оказавшийся в чистой воде, с трудом развернулся против ветра и подошёл к барьеру,

уткнувшись носом в снежный козырёк. Корпус его сотрясался, все дизели работали полным ходом, чтобы удержать корабль на месте».

Станция была создана почти в том же районе, где 140 лет назад русские мореплаватели впервые увидели берег Антарктиды, и в честь одного из них её назвали «Лазарев»^[12]. Официальное открытие станции состоялось 10 марта 1959 г.



Лётчик Б. С. Осипов в гражданской авиации с 1939 г. Во время войны перегонял самолёты на фронт, после был командиром корабля, командиром 254-го авиаотряда Полярной авиации. Участник ряда арктических и антарктических экспедиций. Герой Социалистического Труда (1962 г.) С 1970 г. заместитель командира 64-го лётного отряда Ан-12 на международных авиалиниях. Заслуженный пилот СССР

От «Мирного» до «Лазарева» около 3000 км. Между ними находились бельгийская станция «Король Бодуэн», австралийские «Дейвис» и «Моусон», а также японская «Сёва». После спасения бельгийских полярников экипажем В. М. Перова существенно улучшились отношения между советскими и зарубежными полярниками. Ожилась радиосвязь с ними, по которой они сообщали, что всегда готовы принять советские самолёты и оказать любую возможную помощь. Но помощь пришлось снова оказывать советским лётчикам – на этот раз сотрудникам австралийской станции «Уилкс», расположенной на расстоянии свыше 800 км восточнее от «Мирного».

В начале мая 1959 г. от её начальника Дингла была получена радиограмма о том, что на станции тяжело заболел человек, но вернуть его в Австралию раньше начала 1960 г. у них нет возможности. Поэтому он просил о прилёте советского врача на станцию «Уилкс». В случае положительного решения, он сообщал, что у них имеется хорошая площадка для посадки и в достатке авиационный бензин.

3 мая 1959 г. самолёт Ли-2В Б. С. Осипова на лыжах вылетел из «Мирного» на станцию «Уилкс». Одновременно был подготовлен и второй самолёт, готовый при необходимости вылететь в любой момент. Через 4,5 часа полёта Ли-2 благополучно приземлился возле станции «Уилкс». Австралийцы их уже встречали на гусеничном вездеходе.

На следующий день погода резко ухудшилась, началась пурга. Вечером наш экипаж отправился к месту стоянки самолёта на вездеходе «Снежный кот», чтобы проверить его крепления. Вскоре ветер усилился до 50 м/с, в результате чего Ли-2 сдернуло с места и потащило на слабину якорного троса, который вскоре натянуло как струну. Появилась угроза его обрыва, а если бы это произошло, самолёт могло порывом ветра выбросить в океан. Пришлось дополнительно закрепить самолёт тросами прямо к австралийскому вездеходу. Когда погода наладилась, наш самолёт, дозаправившись, вылетел в «Мирный».

Через несколько дней в «Мирный» на имя А. Г. Дралкина была получена радиограмма от руководителя антарктических работ Австралии Ф. Лоу: «Мы очень благодарны за Ваш быстрый отклик и согласие на нашу просьбу оказать помощь в лечении больного на нашей станции «Уилкс». Мы понимаем, что это риск для людей и самолёта, вовлечённых в такие дальние полёты. Благодарю Вас и людей, совершивших этот поступок, который демонстрирует прекрасный дух международного сотрудничества, типичный для работы в Антарктике. С сердечным приветом и лучшими пожеланиями всем участникам Вашей экспедиции». Позже австралийцы прислали в «Мирный» радиограмму, в которой сообщили, что состояние больного хорошее.



Ан-6 возле станции «Новолазаревская»

Но не всегда всё заканчивалось так благополучно, и не всегда авиация могла вовремя прийти на помощь. Трагическое событие произошло на станции «Комсомольская», куда 5 февраля 1959 г. из «Мирного» самолётом была доставлена небольшая группа гляциологов. Позже к ним должен был прибыть санно-тракторный поезд, чтобы создать промежуточную базу горючего для планируемого похода на

Южный полюс. Почти сразу по прибытии на «Комсомольскую» всем новичкам стало не по себе. Надо было пройти акклиматизацию – привыкнуть к недостатку кислорода, разреженности и сухости воздуха. После высадки учёных самолёт улетел в «Мирный». На следующий день в «Мирном» началась пурга с ветром до 30 м/с. А 7 февраля с «Комсомольской» сообщили, что у гляциолога Валерия Судакова температура под 40° и он находится без сознания. Надо его срочно эвакуировать, а снежный шторм не позволял вылететь. Самолёт обледевал ещё на земле. Несмотря на это, командир лётчиков Б. С. Осипов был готов подняться в воздух, но разрешения не получил. После связи с американской станцией Мак-Мёрдо выяснилось, что она тоже накрыта циклоном и взлёт оттуда невозможен. В ночь с 8 на 9 февраля Валерий Судаков скончался. А утром десятого не было ни следа пурги – солнце светило на голубом небе. Ли-2 сразу вылетел на «Комсомольскую», чуть не разбившись при взлёте на сугробах и застругах после пурги, и к вечеру вернулся с телом полярника.

12 октября 1959 г. Ил-12 под командованием Б. С. Осипова с группой учёных вылетел из «Мирного» на новую станцию «Лазарев». Пролетев над станцией «Дейвис», первую посадку осуществили на австралийской станции «Моусон». Но при пробеге по жёсткому материковому льду фторопласт, которым были покрыты нижние поверхности лыж самолёта, был сильно поврежден, и продолжать полёт на этом самолёте было нельзя. Б. С. Осипов возвратился в «Мирный», а 16 октября он вернулся в «Моусон» уже на самолёте Ли-2, на котором и был продолжен полёт к станции «Лазарев».

После короткой посадки для дозаправки на станции «Король Бодуэн» Ли-2 благополучно приземлился у Берега Принцессы Астрид, где располагалась станция «Лазарев». Во время пребывания на станции экипаж Б. С. Осипова выполнил два полёта на запад вдоль гор Королевы Мод и на восток в районе между горными массивами Вольтат и Сёр-Роннана, а также обследовал район озер Ширмахера. Через 10 дней экипаж по знакомому маршруту полетел обратно. Спешить уже не нужно было, поэтому по пути авиаторы провели две ночёвки на станциях «Король Бодуэн» и «Сёва». Затем была дозаправка на гостеприимном «Моусоне» и посещение станции «Дейвис», при подлёте к которой самолёт попал в сплошные облака и сильный встречный ветер. Ли-2 заметно сносило в сторону моря, путевая скорость не превышала 150 км/ч, приходилось часто включать антиобледенительную систему, поэтому полёт продлился более чем на час по сравнению с расчётным временем.

Почти на сутки непогода задержала полярников на станции «Дейвис». 1 ноября Б. С. Осипов посадил самолёт на припайный лёд против «Мирного». За 20 дней экипаж пролетел почти четверть периметра Антарктиды и побывал на четырёх иностранных антарктических станциях.

А в это время в Вашингтоне уже проходила, открывшаяся 15 октября 1959 г. конференция по Антарктике в которой приняли участие представители 12 государств, включая СССР, работавших по антарктической программе МГГ. Конференция завершилась 1 декабря подписанием Международного договора об Антарктике, гарантировавшего свободу научных исследований всех стран-участниц договора с обязательством использовать антарктическую зону к югу от шестидесятой параллели исключительно в мирных целях. На неопределенный срок замораживались все территориальные претензии. Договор запрещал на территории южнее 60-й параллели южной широты «любые мероприятия военного характера, такие, как создание военных баз и укреплений, проведение военных манёвров, а также испытания любых видов оружия». Отдельная статья запрещала «любые ядерные взрывы в Антарктике и захоронение в этом районе радиоактивных материалов». Договор вступил в силу 23 июня 1961 г., когда 12 государств (Австралия, Аргентина, Бельгия, Новая Зеландия, Норвегия, Великобритания, Советский Союз, Соединённые Штаты Америки, Франция, Чили, Южно-Африканская Республика и Япония), участников Вашингтонской конференции, ратифицировали его. Договор был открыт для присоединения к нему любого государства, являющегося членом Организации Объединенных Наций. Позже к нему присоединилось ещё 21 государство.

Участники договора также обязались информировать друг друга о всех экспедициях в Антарктику, о планах исследований, обмениваться научным персоналом, предоставлять результаты проведённых исследований и обеспечивать к ним свободный доступ. Был введён статус наблюдателей, которые имели «полную свободу доступа в любое время и в любой или все районы Антарктики». Наблюдатели обладали правом инспектировать действующие станции, оборудование и установки, морские и воздушные суда и грузы, прибывающие в Антарктику или отбывающие из неё. Все решения по Антарктике до сих пор принимаются консенсусом «консультативных сторон» – стран, в которых разработаны национальные научные программы и имеются действующие станции.

Договор об Антарктике предупредил возможный очередной передел мира, сохранив Антарктику в качестве последнего ресурсного резерва для всего человечества.

Завершилась 4-я САЭ рядом успешных дальних перелётов и санно-тракторных переходов.



На аэродроме «Мирного». 1957 г.

8 декабря 1959 г. Ил-12 экипажа Б. С. Осипова впервые совершил посадку возле внутриконтинентальной станции «Восток», доставив для неё 800 кг груза. Затем было выполнено ещё несколько подобных рейсов, после чего полёты пришлось временно прекратить – у лётчиков остался только неприкосновенный запас авиационного бензина на случай «санитарного рейса» на «Восток».



Земля Королевы Мод, хребет академика Бардина.

Во время этих перелётов флаг-штурман авиационного отряда 4-й САЭ Р. В. Робинсон при визуальном исследовании ледникового покрова первым обнаружил довольно большие участки ровной поверхности, резко отличавшиеся от остальных и условно названные «озёрами». Они встречались всегда в одних и тех же местах, поэтому стали использоваться лётчиками для навигации. На краю одного из больших таких «озёр» и сейчас располагается единственная российская внутриконтинентальная станция «Восток».

Также в декабре участники 4-й САЭ на гусеничных вездеходах «Харьковчанка» совершили внутриконтинентальный поход от «Мирного» к Южному полюсу, где располагалась научная станция США «Амундсен-Скотт». Общая протяженность похода поставила около четырёх тысяч километров.

Во время другого похода, проходившего по маршруту «Мирный» – «Комсомольская», протяженность которого составила 870 км, осуществлялись гравиметрические и геодезические измерения, в частности, определялась высота поверхности ледникового покрова. Также к югу от Берега Принцессы Астрид, были открыты неизвестные ранее горы, получившие название Русские.

25 декабря 1959 г. теплоход «Кооперация» с участниками следующей, пятой по счёту, САЭ стал у кромки льда в 20 км от «Мирного» в ожидании «Оби», которая должна была сделать для неё канал в припайном льду до рейда «Мирного». До этого часть людей, почту и некоторые грузы на станцию доставляли авиацией. Одновременно началась передача дел.

Новую экспедицию, целиком скомплектованную в Ленинграде, в ААНИИ, возглавил участник первой зимовки в Антарктиде Е. С. Короткевич. Работами морского отряда руководил И. В. Максимов.

«Кооперация» и прибывшая в январе «Обь» доставили 2,8 тыс. т грузов. В том числе были привезены новый двухмоторный самолёт Ил-14 (впервые в Антарктиде), два Ли-2, один Ан-2 и вертолёты Ми-4.

Е. С. Короткевич решил опробовать Ил-14 в Антарктиде, когда «Обь» была только возле станции «Лазарев». 10 января 1960 г. Ил-14 (пилоты А. Н. Пименов и Ю. М. Зотов) с начальником 5-й САЭ совершил первый беспосадочный перелёт через внутриконтинентальные районы от станции «Лазарев» к «Мирному», преодолев за 11,5 часов 3 тыс. км.

Вскоре к начальнику 5-й САЭ обратились бельгийцы с просьбой провести ледовую разведку у станции «Король Бодуэн», к которой через льды пробивалось судно «Эрика Дан».

Е. С. Короткевич поручил выполнить просьбу бельгийцев командиру самолёта Ли-2 А. Г. Барабанову, обеспечившему снабжение полевых баз геологов со станции «Лазарев». Одновременно экипажу самолёта было поручено завезти на бельгийскую станцию авиабензин, необходимый при перелетах из «Мирного» в «Лазарев» и обратно.

22 января 1960 г. ледовая разведка была выполнена, после чего самолёт сел у бельгийской станции. Советские полярники вручили бельгийцам карту состояния льда на подходах к бухте. Используя её, «Эрика Дан» подошла к ледяному барьеру самостоятельно.

Следует отметить, что в 1960 году, после окончания МГГ и МГС, масштабы советских исследований на Антарктическом материке заметно уменьшились: одни станции были законсервированы, другие производили только сезонные наблюдения над явлениями природы. Пятая Советская антарктическая экспедиция вела исследования только на станциях «Мирный», «Восток» и «Лазарев», а в летнее время и на станции «Комсомольская».

Зимовать на станциях осталось 129 человек. За время зимовки лётчики совершили сотни полётов в глубь материка и вдоль его побережья. **Впервые с помощью авиации были созданы три**

временные выносные аэрометеорологические станции: «Дружба» (на шельфовом леднике Западном), «Мир» (на о. Дригальского) и «Победа» (на одноимённом ледяном острове в море Моусона). Анализ результатов наблюдений, проводившихся на этих станциях в течение трёх месяцев, позволил выявить особенности атмосферных процессов в прибрежной зоне Восточной Антарктиды в зимнее время. В августе 1960 г. на станции «Восток» отметили морозный рекорд – минус 88,3°С. Такой низкой температуры у поверхности Земли раньше на земном шаре метеостанции не измеряли. До этого полюсом холода считался сибирский район Оймякона.

Повторными аэрофотосъёмочными работами удалось определить скорость движения ледника Лазарева. Геолого-географические исследования производились на Земле Эндерби и на Земле Королевы Мод, где были обнаружены некоторые полезные ископаемые и открыты ранее неизвестные горные хребты и отдельные горы.

Авиационными и наземными маршрутами была охвачена обширная территория между 4° з. д. и 108° в. д. от побережья Восточной Антарктиды до 75–78° ю. ш. В отличие от предыдущих экспедиций, полевые отряды и партии 5-й САЭ осуществляли работы одновременно с двух прибрежных баз «Мирного» (на востоке) и станции «Лазарев» (на западе), расстояние между которыми составляло более трёх тысяч километров.

Морской отряд 5-й САЭ выполнил с борта «Оби» комплексные океанографические исследования по меридиану до 20' в. д., а также вокруг почти всего Антарктического материка (от 13° в. д. в Атлантическом секторе Южного океана до 65° з. д. в проливе Дрейка).

Завершая экспедиционные работы, участники 5-й САЭ обследовали оазис Ширмахера на Земле Королевы Мод и выбрали место для новых научных станций – «Новолазаревской» и «Молодёжной». С помощью авиации была проложена трасса через зону трещин для переброски наземным транспортом сотен тонн грузов от кромки шельфового ледника к оазису Ширмахера, где в феврале 1961 г. была построена новая станция. Тогда же в районе «Новолазаревской» впервые в истории изучения Антарктики были выполнены глубинные сейсмические зондирования.

В 1960 году в «Мирном» случилось трагедия – во время пожара погибла вся группа аэрологов пятой экспедиции. Их небольшой дом стоял чуть в стороне от остальных, а когда несколько дней мела пурга, то его заносило снегом почти до самой крыши. К несчастью, внутри долгое время находилась бочка с бензином. Пары горючего из-за отсутствия вентиляции, видимо, и вызвали пожар. Спасаться в этих условиях было невозможно. Поэтому когда ураган стих, никого в живых уже не было.

Работы 5-й Советской антарктической экспедиции в 1961 г. продолжила 6-я САЭ, которую возглавил опытный полярник, бывший

начальник станции «СП-6» В. М. Дриацкий. С ним на зимовку оставались 115 человек. Полярники привезли с собой самолёт Ил-12 на лыжах, два Ан-6, четыре гусеничных тягача, два трактора, два вездехода ГАЗ-47, бульдозер и 17 саней. Всего же было доставлено 3,3 тыс. т различных грузов. На станцию «Восток» они перевозились самолётами и санно-тракторным поездом. В период зимовки авиационный отряд (командир Б. А. Миньков) совершил туда 42 полёта, доставив около 52 т груза.

Шестая материковая экспедиция выполнила значительные геодезические работы по определению высот ледникового плато, на котором расположены станции «Комсомольская» и «Восток», а также стационарные и маршрутные исследования ледника Лазарева. Исследования показали, что край шельфа, на котором расположена научная станция «Лазарев», находится на плаву. Это грозило большой опасностью находящимся на станции исследователям. Станцию пришлось закрыть, а для продолжения наблюдений в этом районе Антарктического материка недалеко от станции «Лазарев», в 80 км от побережья, в январе 1961 г. была создана новая станция, получившая название «Новолазаревская». Построенная в удобном месте, на скалах оазиса Ширмахера, эта станция стала самой удобной для производства различных стационарных геофизических исследований восточной части Антарктического материка.



Знак «Участник Антарктической экспедиции СССР»

С помощью авиации было также выполнено обследование Земли Эндерби с целью отыскания на ней участков, пригодных для посадки новых тяжёлых самолётов и строительства новой научной станции. В 10 и 20 км от станции «Новолазаревской» на поверхности ледника оборудовали две взлётно-посадочные полосы для самолётов на лыжах и колёсах.

Тогда же начальником аэрометеорологического отряда В. И. Шляховым была сконструирована и с помощью работников механической мастерской установлена на самолёте Ил-14 обсерватория, позволявшая с высокой точностью производить в полёте регистрацию аэрологических и актинометрических элементов.

Выполняя решение Научного комитета по исследованию Антарктики, радиоцентр «Мирного» начал передавать синоптические сводки, поступающие со всех станций Восточной Антарктиды, на американскую станцию «Мак-Мёрдо», откуда они шли в Международный центр анализа погоды в австралийском Мельбурне.

Из полевых маршрутных работ 6-й САЭ особый интерес представляли комплексные геодезические и геофизические исследования, проводившиеся во время санно-гусеничного похода по маршруту «Комсомольская» – «Советская» – «Восток» – «Комсомольская». В частности, в результате нивелирования удалось с большой точностью определить высоты поверхности ледникового покрова в центральном районе Восточной Антарктиды.

6 ноября 1961 г. с аэродрома «Мак-Мёрдо» по маршруту полёта Ил-12 В. М. Перова, осуществлённого в октябре 1958 г., на станцию «Мирный» перелетел американский самолёт «Нептун». На этом нём прибыл биолог Мэдисон Праер, который остался работать в «Мирном».

Советские полярники тепло встретили американских лётчиков, снабдили самолёт необходимым количеством бензина. 8 ноября «Нептун» улетел на австралийскую станцию «Уилкс», а на следующий день было получено радиосообщение, что самолёт при взлёте со станции «Уилкс» упал и сгорел. Во время этой катастрофы погибло пять человек, остальные четверо получили тяжёлые ожоги.

2.5. Через четыре континента и два океана

Из опыта двух зимовок в Антарктиде 4-й и 5-й САЭ стало ясно – чтобы полнее использовать короткий летний сезон для трансконтинентальных переходов и доставки личного состава, а не тратить полтора месяца драгоценного летнего времени на плавание на судне, необходимо активно использовать дальнемагистральные самолёты. Из-за отсутствия собственных промежуточных баз на пути в Антарктиду, лететь надо было из Москвы, при этом попасть на шестой континент можно было с двух сторон – либо через Индию, Австралию и Новую Зеландию, либо через Южную Африку. Напряженные в те годы отношения с ЮАР выбора для наших пилотов не оставляли.

В это время Полярная авиация подверглась существенной реорганизации. 3 января 1960 г. Управление Полярной авиации Главсевморпути как единое подразделение передали в Министерство гражданской авиации. МАГОН переименовали в 247-й лётный авиаотряд. Он входил в состав Центрального управления международных воздушных линий Управления гражданской авиации.

В мае 1960 г. на Шереметьевский аэродром из Захарково (совр. Тушино) были перебазированы 254-й и 247-й лётные отряды УПА,

имевшие в своём составе самолёты Ли-2, Ил-2, Ил-14, Ан-2, Ту-4, вертолёты Ми-2, Ми-4, а также два новых самолёта Ил-18В. Осенью 1960 г. эти отряды получили самолёты Ил-18В с увеличенным запасом топлива, комфортабельным салоном и дополнительным навигационным оборудованием, а в конце 1960 г. – самолёты Ан-12. Но вскоре выяснилось, что его двигатели АИ-20 имели большой момент инерции, и для их запуска, особенно зимой, когда смазка в опорах застывала, требовалось большое количество электроэнергии, расход которой быстро подсаживал аккумуляторы. Поэтому часть аэрофлотовских Ан-12 получили дополнительные аккумуляторы, размещённые в специальном отсеке, сделанном на месте хвостовой огневой точки. Как раз таким отсеком был оборудован самолёт с регистрационным номером «СССР-04366», переданный полярникам^[13].

К тому времени американские лётчики уже освоили полёты до Антарктиды на своих «Геркулесах», а Ил-18В по своим лётным характеристикам был к нему близок, поэтому штурманы 247-го авиаотряда Р. Робинсон^[14] и А. Шамес по своей инициативе провели расчёты возможности полёта Ил-18 до советской станции «Мирный» в Антарктиде, выбрав для этого самый удобный по техническим условиям снабжения и полёта маршрут: Москва – Ташкент – Дели (Индия) – Джакарта (Индонезия) – Сидней (Австралия) – Крайсчёрч (Новая Зеландия) – американская станция «Мак-Мёрдо» – станция «Мирный». Затем они доказали осуществимость такого перелёта перед начальником Полярного управления гражданской авиации (ПУГА) генералом М. И. Шевелёвым, который одобрил их план и со всеми расчётами и обоснованиями отправился в ЦК КПСС, где получил окончательное разрешение на полёт.

«А дальше началась череда разных проблем, – вспоминал бывший пилот-инструктор 247-го авиаотряда В. А. Кренёв. – Сперва прикинули, сколько людей, оборудования, имущества предстоит перебросить в Антарктиду по воздуху, и выяснили, что в один самолёт всё это не поместится. «Пусть тогда летят два борта!» Но и тут нестыковка: обнаружилось, что часть крупногабаритных грузов попросту не пролезает в багажный отсек «восемнадцатого». Тогда и возник план снарядить вместо второго «Ила» грузовой Ан-12, имеющий сходные с ним лётные параметры».

Именно Ил-18В и Ан-12 и было решено использовать для Первой воздушной антарктической экспедиции. Ил-18В – для перевозки личного состава, а Ан-12 в лыжно-колёсном варианте – для обеспечения горючим станции «Восток» и санно-тракторного перехода по маршруту: «Мирный»– «Восток» – «Полюс Недоступности» – «Молодёжная» (предполагалось пройти около 6000 км на гусеничных тягачах «Харьковчанка»).



А. С. Поляков до 1958 г. работал лётчиком-инструктором в лётных училищах ВВС и ДОСААФ. С 1958 г. командир авиаэскадрильи и командир объединённого авиаотряда Управления Полярной авиации. Герой Социалистического Труда (1962)

Оба самолёта к этому времени хорошо зарекомендовали себя в длительных полётах. Ил-18 ещё 21-23 марта 1958 г., сразу после окончания заводских испытаний, совершил дальний перелёт по маршруту Москва – Иркутск – Петропавловск-Камчатский – станция «СП-6» – бухта Тикси – Москва, без существенных замечаний преодолев около 18 тыс. км со средней скоростью 650 км/ч за 27 ч. 34 мин. полётного времени. 15 апреля 1960 г. был выполнен первый технический рейс лайнера по маршруту Москва – Норильск – Тикси, а вскоре открылось регулярное воздушное движение по этой магистрали. Через Тикси была проложена воздушная трасса Москва – Анадырь – Чокурдах – Мыс Шмидта, а позже и в другие аэропорты арктической зоны – Амдерму, Тикси, Анадырь, Батагай, Магадан, Норильск, Певек, Черский.

У Ан-12 также уже был опыт работы в высоких широтах – с 5 апреля 1960 г. эти машины начали осуществлять регулярную доставку грузов на станцию «СП-8» и последующие (в процессе которых и выявился недостаток в работе двигателя АИ-20, описанный выше).

Для работы в Антарктиде Ил-18В был одним из первых оборудован новой РЛС РОЗ-1 («Радиолокатор обзора земли»), специально разработанной по заказу МГА СССР, а также средствами астронавигации и дальней радиосвязи, местами отдыха в кабине и дополнительными топливными баками под полом салона. Увеличенный запас топлива позволял ему преодолеть без посадки 7400 км.

На Ан-12 в 1961 г. установили лыжное неубирающееся шасси с системой обогрева тёплым воздухом от компрессора двигателя. Лыжи были изготовлены из титанового сплава и поражали своими размерами, особенно основных опор, длина и ширина которых равнялась 6,8 и 1,8 м. Подобных лыж ни до появления Ан-12, ни после авиация не знала. Убрать в полёте такую конструкцию было нельзя, поэтому предусмотрели возможность замены их на колёсное шасси на

аэродромах. Испытания, проведенные ОКБ и ГосНИИ ГВФ при участии ведущих лётчика-испытателя И. Е. Давыдова и инженера А. П. Эскина, показали, что скорость полёта по сравнению с самолётом на колёсном шасси на высоте 8000 м снизилась с 630 до 547 км/ч, практическая дальность – на 700 км, увеличилась длина разбега. Тем не менее рекомендовалось использовать самолёт в арктических условиях. Машина, получившая обозначение Ан-12ТП-2, также оснащалась расширенным навигационным и радио-оборудованием, а увеличенный запас топлива на борту позволял беспосадочно пролетать до 7400 км.



Лыжи с обтекателями Ан-12 Полярной авиации.

Оба выбранных для необычного рейса самолёта перегнали в аэропорт «Шереметьево» и тщательно готовили к полёту. Даже наружную окраску им сделали «эксклюзивную» – крылья и стабилизатор приметного оранжевого цвета и изображение пингвина на вертикальном оперении.

В это же время в Антарктиде лётчик Б. А. Миньков летал на самолёте из «Мирного» в район оазиса Бангера, где на ледниковом куполе была расчищена запасная полоса для тяжёлых машин, а экипаж Ил-14 Е. Д. Кравченко испытывал качество подготовки новой ВПП для приёма тяжёлых самолётов. К 7 декабря полоса была почти готова, но 8 декабря над «Мирным» разразилась сильная метель, скорость ветра доходила до 45 м/с. Полосу замело, и работу по расчистке пришлось начинать сначала.

Затем встал вопрос, как обеспечить безопасность предстоящего на одном из этапов полёта над океаном протяженностью почти 4000 км. Обычных запасов горючего для этого недостаточно, поэтому пришлось вместо части кресел смонтировать в салоне каждого самолёта шесть дополнительных топливных баков ёмкостью по 800 литров, что позволило довести запас топлива у Ил-18-го до 31 000 литров.

«В управлении решили сперва назначить командиров обеих экипажей, – продолжал В. А. Кренёв, – а уже каждый из них пускай набирает себе команду. Выбор остановили на бывалом лётчике Викторе Перове и не менее опытном его коллеге Борисе Осипове. Предложенные кандидатуры отправили на утверждение в ЦК партии. А через неделю вдруг прибегает в наш отряд начальник политотдела

управления: надо срочно искать замену Перову! Что такое, почему? «Виктора Михайловича не утвердили, поскольку выяснилось, что его сын находится под следствием!» – «А какая же тут связь?» – «У товарищей из ЦК есть сомнение: раз человек не может в собственной семье порядок обеспечить, как же ему поручать столь ответственное задание?!» В итоге командиром экипажа на «Ил-18» был назначен лётчик Александр Поляков, перешедший в Полярную авиацию из армии.

...Почти непреодолимой казалась поначалу ситуация с полётной документацией: как выяснилось, навигационные карты, имеющиеся в распоряжении «Аэрофлота», «дотягиваются» только до столицы Индонезии, Джакарты, а дальше – сплошное белое пятно. Однако тут подоспел совет от опытных пилотов аэрофлотовских международных рейсов: у иностранцев в крупных аэропортах навигационные документы и карты отнюдь не являются секретными бумагами и лежат свободно – практически любой лётчик может взять... Ну и решили лететь на авось, рассчитывая добыть в пути эти пресловутые «бумажки». Дабы облегчить процедуру доставания навигационной документации, экипажи наших самолётов специально снабдили всякой сувенирной продукцией, банками икры, бутылками водки – для умасливания сотрудников иностранных аэропортов на маршруте. А чтобы в случае чего конфуза не вышло, чтобы не прославиться на весь мир – вот у русских даже навигационных карт нет! – наш Марк Иванович Шевелёв распорядился: «Если всё-таки навигационные данные достать у иностранцев не получится и потому продолжение перелёта станет невозможным, следует его публично объяснять не отсутствием карт, а некоей технической неисправностью самолёта!

На деле же всё получилось как нельзя лучше. Разнообразные штурманские карты действительно лежали там на столах стопками. Так что штурман нашей экспедиции набрал их целый ворох! А когда самолёты вернулись в «Шереметьево», на лётном поле их уже ожидала специально присланная машина с чекистами, которые забрали все штурманские «трофеи» и тут же их засекретили!»

Руководить экспедицией взялся лично Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелёв. Научную группу возглавил М. Е. Острекин. Воздушные корабли должны были вести летчики Полярной авиации, уже побывавшие в Антарктиде. Командир Ил-18В А. С. Поляков находился в составе 2-й САЭ летом 1957 г., командир Ан-12 Б. С. Осипов был начальником авиаотряда 4-й САЭ.



Посадка самолёта Ил-18В «СССР-75743» на аэродром станции «Мирный».

Торжественный вылет из аэропорта «Шереметьево» состоялся 15 декабря 1961 года. Первым взлетел Ил-18В «СССР-75743» (второй пилот М. П. Ступишин, штурман М. А. Долматов, бортинженер Н. Н. Пишков, бортмеханик П. И. Гончаров, бортрадист В. В. Меньшиков) с личным составом антарктической экспедиции, шестью корреспондентами, М. И. Шевелёвым и начальником Главсевморпути А. А. Афанасьевым. Два часа спустя в небо поднялся Ан-12 «СССР-04366». В экипаж вошли второй пилот П. Рогов, штурман В. Стешкин, бортмеханики И. Найкин и В. Сер-геев, радист Н. Старков и несколько техников и инженеров с авиазавода О. К. Антонова. Но накануне вылета выяснилось, что бортрадист не знал английского языка, и его функции по переговорам с наземными службами во время перелёта поручили выполнять участнику антарктической экспедиции А. П. Капице, которому для этого пришлось за одну ночь выучить лётную терминологию на английском языке (по окончании экспедиции А. П. Капица был награждён знаком «Отличник Аэрофлота»).



Выгрузка бочек с топливом из Ан-12 в «Мирном».

Маршрут протяженностью почти 26 тыс. км пролегал через четыре континента и два океана: Москва – Ташкент – Дели (Индия) – Рангун (Бирма) – Джакарта (Индонезия) – Дарвин и Сидней (Австралия) – Крайстчерч (Новая Зеландия) – американская антарктическая база «Мак-Мёрдо» – оазис Бангера – станция «Мирный». Перелёт проходил, как правило, на высоте 8–9 км.

Перед посадкой на аэродром американской станции «Мак-Мёрдо» наши пилоты решили показать класс. Ил-18 пошёл на снижение совсем низко, чуть ли не касаясь колёсами льда, пролетел вдоль посадочной полосы, но не сел, а взмыл ввысь, лихо прошёл в распадае между горами Эребус и Террор, сделал над «Мак-Мёрдо» петлю и со стороны океана снова пошёл на посадку. Американцы были в восторге. Когда Ил-18 приземлился и командир А. С. Поляков сошёл по трапу, его подхватили на руки и стали бросать вверх.

Переждав неожиданно обрушившуюся на базу пургу, 25 декабря 1961 г. оба самолёта приземлились в оазисе Бан-гера. В тот же день Ан-12 прибыл в «Мирный», а 27 декабря здесь приземлился и Ил-18.

В «Мирном» колёса Ан-12 заменили на лыжи, которые привезли с собой. Затем самолёт с учёными на борту выполнил ряд пробных полётов, в том числе с посадками на выбранные с воздуха площадки. Эти полёты выявили существенные технические недоработки лыж и неучёт в их конструкции отличия свойств антарктического снега от арктического, на котором они испытывались. Поэтому намечавшийся полёт с горючим на станцию «Восток» не состоялся. 21 января 1962 г. в связи с трудностями в снабжении она была законсервирована, и в течение года работы на ней не проводились. Расконсервацию станции выполнили участники уже 8-й САЭ под руководством В. С. Сидорова.



Заправка Ли-2 в «полевых» условиях. Станция «Моусон». 1963 г.

Ил-18 также удалось немного полетать в небе Антарктиды. 7 января 1962 г. он специальным рейсом доставил из «Мирного» в «Мак-Мёрдо» больного австралийского механика со станции «Моусон».

Перелёт в обратную сторону начался 24 января 1962 г. Самолёты вылетели с взлётно-посадочной полосы в оазисе Бангера, так как полная заправка горючим в «Мирном» в связи с плохим состоянием взлётно-посадочной полосы из-за интенсивного таяния льда оказалась невозможной.

Из оазиса Бангера самолёты, минуя «Мак-Мёрдо», отправились напрямую в Крайстчерч и далее летели уже по знакомой трассе. 2 февраля 1962 г. оба лайнера вернулись в Москву. На полёт в обоих

направлениях Ил-18 затратил 100 часов 23 минуты лётного времени, а Ан-12 – 110 часов 42 минуты. Общая протяжённость трассы этой воздушной экспедиции составила около 55 тыс. км.

За успешное выполнение полётного задания командирам экипажей А. С. Полякову и Б. С. Осипову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В конце работы 6-й САЭ произошло событие, о котором долго вспоминали поколения полярников и в котором ключевую роль сыграли полярные лётчики.

В начале апреля 1962 года двенадцать полярников, возглавляемых теперь уже бывшим начальником «Новолазаревской» В. И. Гербовичем, совершили переход к морю и прибыли на оставленную береговую станцию «Лазарев», чтобы встретить д/э «Обь». Но тут произошло непредвиденное. Обычно в это время года море в районе «Лазарева» бывало свободно ото льда. Но на этот раз подход «Оби» к барьеру преградил путь мощный ледяной пояс шириной до 130 км. Капитан судна по радиотелефону сообщил Гербовичу, что есть единственный выход из положения, который предложили лётчики, находящиеся на борту «Оби». На только что открытой сезонной станции «Молодёжная» стоит на приколе самолёт Ли-2; дизель-электроход возвратится на «Молодёжную», лётчики подготовят машину, прилетят на станцию «Лазарев» и эвакуируют полярников по воздуху.

И «Обь» ушла на «Молодёжную» – это тысяча пятьсот километров в один конец. Наступило томительное ожидание, ведь над полярниками нависла совершенно реальная угроза остаться на вторую зимовку.

И в этой обстановке большинством голосов полярниками было принято решение: просить руководство экспедицией не посылать на «Лазарев» самолёт Ли-2. Слишком опасно в одиночку совершать такой перелёт. Случись что-нибудь с машиной, никто не спасёт её экипаж. Поэтому коллектив старой смены согласен остаться на вторую зимовку.

Однако руководство экспедиции сочло, что ещё не все возможности исчерпаны. На «Молодёжной» были ещё два разобранных самолёта Ан-6, которые погрузили на борт «Оби» и вновь пошли к «Лазареву», чтобы попытаться на месте найти для них небольшую взлётно-посадочную полосу и перевезти людей на корабль.

Когда «Обь» подошла к кромке ледяного поля, её отделяли от берега уже 370 км льда. Несколько дней судно ходило вдоль кромки ледяного поля в поисках пригодного места для временной ВПП.

Три недели потратили моряки на то, чтобы спасти из плена своих товарищей полярников, но поиски оказались безрезультатными. Когда топлива осталось лишь до перехода к ближайшему порту, «Обь» взяла курс на Родину.

Теперь уже двенадцать человек точно знали, что они остались на вторую зимовку. Но буквально на следующий день после ухода «Обь» набрела на айсберг, словно созданный природой для устройства

идеальной взлётно-посадочной полосы. Высота – вровень с бортом корабля, длина – около двухсот метров, совершенно ровная поверхность. «Аннушки» стрелами были срочно выгружены на айсберг.

– Готовьтесь принимать самолёты Завьялова и Ляхова. – радировал на «Лазарев» капитан Свиридов.

Завьялов прилетел на станцию благополучно, а Ляхов из-за обнаружившейся в полёте неисправности с огромным трудом дотянул до берега – самолёт чудом держал высоту. При этом путь частично прошёл над открытым морем, над которым одномоторным самолётам летать было запрещено. К тому же на обратном пути, когда Ляхов никак не мог приземлиться на айсберг – у самолёта не хватало сил подняться на 30 метров, сесть удалось только с пятого захода, хотя и тогда, казалось, всё завершится бедой: «Аннушка» рухнула на айсберг недалеко от края, но бортмеханик Журавлёв выскочил на ходу и завернул машину за хвост.

Всё закончилось благополучно, и «Обь» повезла многострадальную дюжину новолазаревцев на Родину.

Во время 7-й САЭ (1961-1963 гг.) стационарные научные наблюдения велись только в двух пунктах: на станции «Новолазаревская» и в обсерватории «Мирный». На станции «Новолазаревская» были начаты сейсмические наблюдения, а также наблюдения за земными токами. В районе «Мирного» проводились работы по изучению движения ледникового покрова.

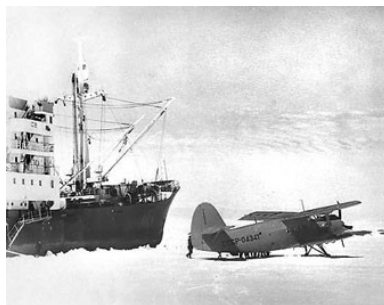
Высадка сезонных отрядов 7-й САЭ на побережье залива Алашеева была проведена в начале января 1962 года с помощью самолётов Ан-6 и Ли-2. Экспедиционное имущество доставили из «Мирного» самолётом Ил-12, пилотируемым командиром авиаотряда Б. А. Миньковым.

В январе-марте 1962 г. в Восточной Антарктиде, на Земле Эндерби, осуществлялись геологические, гравиметрические, геомагнитные и астрономо-геодезические исследования, а также аэрофотосъёмка и гидрографические работы. В результате аэрофотосъёмочных работ была занята полоса шириной 100 км на Земле Эндерби, что позволило составить её точную топографическую карту.

Одновременно на берегу моря Космонавтов у залива Алашеева началось строительство сезонной станции «Молодёжная»^[15]. Она была открыта 23 февраля 1962 г.

В этот раз в «Мирном» впервые не был оставлен на зимовку авиаотряд, что ограничило полевые исследования.

Морской отряд 7-й САЭ проводил комплексные океанографические исследования и геофизические наблюдения у Берега Принцессы Астрид, Земли Эндерби и Берега Правды.



Ан-2 из состава 8-й САЭ. 1963 г.

Участники 8-й САЭ с декабря 1962 г. продолжили геологогеографические и геофизические исследования на Земле Эндерби, начатые предыдущей экспедицией, но в ней произошли структурные изменения: экспедиция разделилась на континентальную и сезонную. Работы сезонной экспедиции возглавил М. М. Сомов, начальником континентальной (зимовочной) экспедиции стал Н. И. Тябин. Всего в экспедициях участвовало 388 человек, из них 125 человек зимовало в Ан-тарктиде. Для обеспечения работ 8-й САЭ были выделены д/э «Обь» и т/х «Эстония». Большинство грузов было сосредоточено на «Оби», «Эстония» в основном обеспечивала перевозку участников экспедиции. Всего в Антарктиду было доставлено около 3700 т различных грузов; из них д/э «Обь» доставил около 3370 т (лесоматериалы, научное оборудование, самолёты Ил-14, Ли-2, два Ан-6, пять тягачей, три трактора, шесть металлических саней, пять волокуш).



Заправкой самолёта Ил-14 в ходе 9-й САЭ. 1964 г.

В конце января 1963 г. полярниками была расконсервирована и значительно переоборудована внутриконтинентальная станция «Восток». На полюсе холода вновь были начаты систематические научные наблюдения, которые в дальнейшем не прерывались. Часть

грузов, завезённых в «Мирный», была переправлена на станции «Восток» и «Комсомольская» санно-гусеничным поездом, а около 25 т с 25 января по 9 марта впервые доставили самолёты Ил-14 на лыжном шасси^[16] (лётчики В. В. Алексеев и А. Я. Марченко), выполнившие 22 полёта (за один рейс доставлялось около 1300 кг). Ил-14, обладая большей грузоподъёмностью по сравнению с Ли-2, мог совершать перелёт из «Мирного» на «Восток» без посадки на станции «Комсомольской». Во время первого рейса на эту станцию перевезли первую группу полярников из пяти человек во главе с В. С. Сидоровым, которая начала работы по расчистке помещений от снега и расконсервации станции. Ещё 8 полётов осуществили Ли-2, доставившие почти 2 т грузов.



Герой Советского Союза М. П. Ступишин в годы войны совершил 133 боевых вылета на штурмовку войск противника. В 1946 г. по состоянию здоровья уволен в запас. Перешёл в ГВФ. Два года водил пассажирский Си-47 на международных линиях. В 1948 году он перешёл в Полярную авиацию. Участвовал во многих высокоширотных экспедициях, летал на дрейфующие станции. В 1954 году обеспечивал на Ан-2 работу станции «Северный полюс-3». В 1961 и 1963 гг. на Ил-18 участвовал в сверхдальних перелётах в Антарктиду.

25 января 1963 г. над станцией был поднят Государственный флаг СССР, и в «Мирный» по радио передали сводку погоды с полюса холода Земли.

Созданная за год до этого сезонная станция «Молодёжная» также стала постоянно действующей. 14 января 1963 г. на станцию из «Мирного» на двух самолётах Ан-6 лётчи-ками С. А. Ерохиным и В. И. Поповым была переброшена первая группа полярников. Перелёт по трассе «Мирный» – «Молодёжная» протяженностью около 2000 км на самолётах Ан-6, обладающих сравнительно небольшим радиусом действия, советские лётчики осуществили впервые.

Полярники расконсервировали всё оборудование, а также подготовили ВПП для приёма самолётов Ил-12 и Ил-14. Посадочная полоса была выбрана на ледниковом куполе в 10 км от станции. 19 января при её разметке единственный на станции трактор провалился в снег, под которым оказалась большой бассейн из талых вод. После недели тяжёлой работы трактор удалось извлечь из снежной каши и вывести на твердый грунт. 20 и 21 января на станцию прибыли два самолёта, доставившие строителей, продовольствие и инструменты, необходимые для первоочередных строительных работ.

7 февраля 1963 г. к ней подошел д/э «Обь», и началась разгрузка судна на припай. Были выгружены два трактора С-100, трактор С-80, вездеход ГАЗ-47, продукты и металлоконструкции. Но один трактор при повторном заходе под погрузку уклонился от рекомендованной трассы, попал в трещину и утонул. Водителю удалось покинуть гибнущую машину.

Кроме того, во время 8-й САЭ велась подготовка к выполнению геофизических исследований по программе Международного года спокойного Солнца (МГСС).

В этом международном научном мероприятии, проводившемся с 1 января 1964 г. по 31 декабря 1965 г., участвовало свыше 70 стран, в том числе и те страны, которые осуществляли исследования в Антарктике в рамках программы МГГ.

Начиная с 1 марта 1963 г., в «Мирном» впервые в советской экспедиции стали проводиться измерения интенсивности космических лучей в стратосфере с помощью специальных приборов, поднимаемых шарами-зондами.

Продолжились полевые исследования на Земле Эндерби, но вскоре они были прерваны из-за ураганных ветров, которые нанесли серьёзные повреждения самолётам Ан-6 и сорвали палатки (при этом два полярника получили травмы). Прибывший 18 марта из «Мирного» самолёт Ил-14 провёл срочную эвакуацию лагеря. «Аннушки» пришлось бросить.

Осенью 1963 г. участники 9-й Советской антарктической экспедиции отправлялись в Антарктиду уже двумя группами. Одна – обычным морским путём на дизель-электроходе «Обь» и пассажирском лайнере «Эстония». Вторая группа вылетела в Антарктиду на двух самолётах Ил-18В-26А через Индию, Индонезию, Австралию, Новую Зеландию, американскую антарктическую станцию «Мак-Мёрдо» и далее – в «Мирный».

Эта Вторая воздушная антарктическая экспедиция началась 20 ноября. В ней участвовали две машины с бортовыми номерами «СССР-75743» и «СССР-75845» под командованием А. С. Полякова и М. П. Ступишина (вторые пилоты И. В. Ляхович и Б. М. Майоров), имевшие опыт первого полёта Ил-18 в Антарктиду. На борту также находился

директор Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ) А. Ф. Трёшников.

3 декабря 1963 г. обе машины совершили посадку на заранее подготовленной полосе на ледяной поверхности одной из лагун в оазисе Бангера, а затем перелетели в «Мирный». Самолёты доставили в Антарктиду 80 человек, в том числе 67 участников 9-й САЭ во главе с М. М. Сомовым.

Сомов остался в «Мирном» дожидаться прихода «Оби», а отряд А. П. Капицы лётчики 8-й САЭ на самолётах Ли-2 и Ил-12 доставили на станцию «Восток», куда к этому времени подходил санно-гусеничный поезд с горючим для самой станции на следующую зиму и для обеспечения работ Капицы.



Ан-6 у борта теплохода «Эстония»

Затем началась переброска людей из «Мирного» на «Молодёжную». До станции «Моусон» летал самолёт Ил-12 на колёсах, здесь его встречал Ли-2 на лыжах, вылетавший навстречу из «Молодёжной»; люди пересаживались на этот самолёт и доставлялись на «Молодёжную».

Грузы доставленные 9/3 "Обь" во время экспед. рейсов (1955-1964гг.)											
	1 КАЭ	Госпл. высок. эксп.	2 КАЭ	3 КАЭ	4 САЭ	5 САЭ	6 САЭ	7 САЭ	8 САЭ	9 САЭ	Всего
Вездеходы ГАЗ-У7	2	-	-	-	1	2	2	2	-	1	10
— "— "Пингвин"	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2
АТТ	-	-	7	10	2	2	4	4	5	3	37
"Харьковчанка"	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
Тракторы и бульдозеры	6	-	4	14	1	1	3	-	7	1	40
Автоматизмы разн. маш.	10	-	-	-	-	-	2	1	-	2	15
Сани	2	-	23	30	5	5	17	-	6	14	102
Краны и экскаваторы	-	-	-	-	-	1	-	1	2	1	5
1-мощ. самол. (АН2, АНБ, ЯК12)	1	-	1	3	2	1	2	-	2	-	12
2-мощ. самол. (АН2, МА12, МА14)	2	-	2	3	1	3	1	-	2	-	14
Вертолеты МИ-У	1	1	(1) (МИ-6ТМ)	-	1	1	-	-	-	-	5
ГСМ (в тоннах)	569	25	1470,5	2193	2006	1917	1835	1778	1842	2003,5	15639
Всего перевезено экспед. грузы 31245 тонн.											

В одном из перелётов на машине, в которой находился М. М. Сомов, лопнул стальной трос, державший одну из лыж в горизонтальном положении, и та повисла вертикально. Выручило мастерство опытного полярного лётчика Б. А. Минькова. Во время посадки он на высоте нескольких метров резко рванул самолёт вверх. Передняя часть оборвавшейся лыжи тоже взметнулась, и тогда пилот мгновенно опустил обе лыжи на снег.

3 января 1964 г. оба Ил-18 вылетели обратно, взяв на борт участников 8-й САЭ, завершивших работы на ледяном континенте. «Взлёт в «Мирном» сложный. Несмотря на тщательную укатку, аэродром был мягким, и в отдельных местах проталины, засыпанные снегом, тормозили разбег, колёса застревали», - позже написал в отчёте А. С. Поляков.

Полёт проходил на высоте 8-9 км. На весь же перелёт, проходивший по маршруту Москва - Ташкент - Дели - Рангун - Джакарта - Дарвин - Сидней - Крайстчерч - «Мак-Мёрдо» - оазис Бангера - «Мирный» и обратно через те же пункты за исключением оазиса Бангера, было затрачено около 86 часов лётного времени. 11 января лайнеры прибыли в Москву. После этого наступил длительный, до 1980 г., перерыв в полётах тяжёлых самолётов на шестой континент.

Причины отказа от использования Ан-12 и Ил-18 в Антарктике крылись не только в недостатках их шасси и отсутствия площадок для строительства надёжных взлётно-посадочных полос для приёма

тяжёлых колёсных самолётов, но и в скудости выделяемых для этого средств – освоение континента с военными или хозяйственными целями было невозможно по международным договорам о его статусе, на научные же исследования финансирование было ограниченным. А так как Ан-2, Ли-2 и Ил-14, а затем и вертолёты, были дешевле в эксплуатации, это и решило вопрос в их пользу.

Однако иногда тяжёлые самолёты использовались для доставки участников экспедиций из Москвы или Ленинграда до Австралии, откуда они перевозились в Антарктиду на экспедиционных судах. Так, например, в конце 1965 года значительная часть состава 11-й САЭ на самолёте Ил-18 была доставлена в город Перт, расположенный в Западной Австралии, куда к его прилёту прибыл д/э «Обь» с большой группой участников 10-й САЭ. Участники 11-й САЭ пересели на корабль, который доставил их в «Мирный», а отзимовавшие полярники возвратились на родину на самолёте.

2.6. В полётах на новые станции

В 1964–1965 гг. участники 9-й САЭ проводили научные наблюдения по программе МГСС в обсерватории «Мирный», а также на станциях «Восток», «Молодёжная» и «Новолазаревская». Значительно расширился объём исследований на станции «Молодёжная», где были организованы и начаты аэрологические, радиокомпараторные и геомагнитные наблюдения, а также производились гидрографические промеры с припая. Во время этой экспедиции на «Молодёжной» было построено много новых служебных и жилых зданий. В летний сезон был осуществлён санно-гусеничный поход по маршруту «Восток» – «Полюс недоступности» – точка с координатами 78°03' ю. ш., 19°59' в. д. – «Молодёжная», а также поход советско-французского гляциологического отряда по маршруту «Восток» – точка с координатами 75°47' ю. ш., 93°50' в. д. – «Комсомольская» – «Мирный». Благодаря выполненным в этих походах наблюдениям советские полярники получили новые сведения о природе ранее не изучавшихся территорий Восточной Антарктиды. В частности, были определены высоты ледниковой поверхности, изучен рельеф ложа ледникового покрова на протяжении более 3,3 тыс. км, открыта одна из крупнейших в этом районе подлёдных горных систем и т. д.



Станция «Восток». 1963 г.

Советско-французским гляциологическим отрядом на участке между «Мирным» и станцией «Восток» были созданы полигоны для наблюдения за движением ледникового покрова. В западной части Земли Эндерби и на Берегу Принца Улафа проводились геологические исследования.

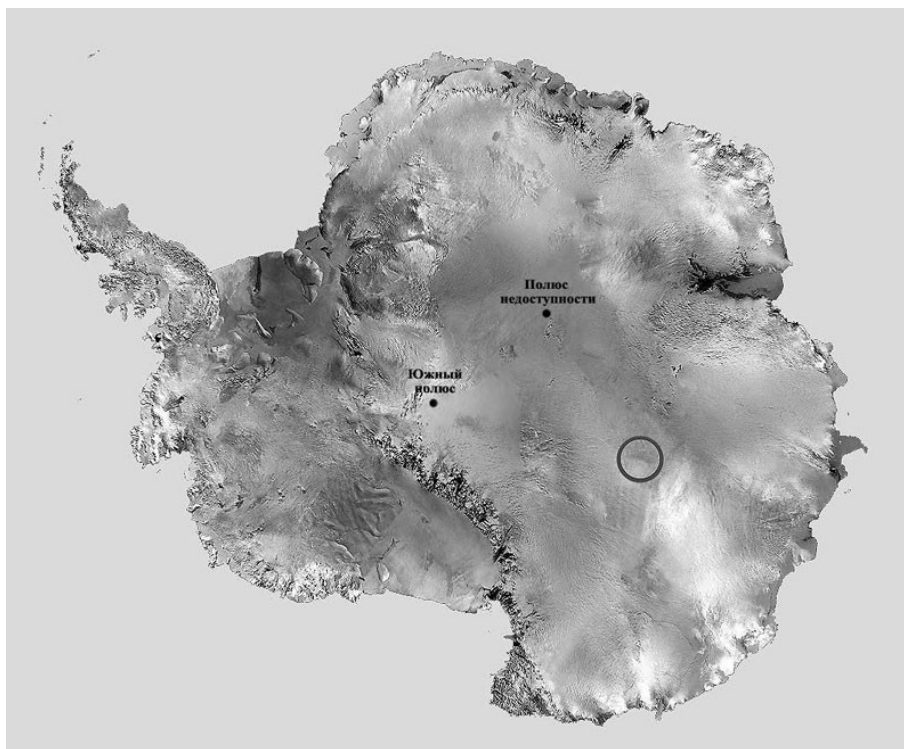
Особый интерес в научном мире вызвало открытие огромного подлёдного озера, сделанное А. П. Капицей в ходе сейсмических исследований на станции «Восток». Тайны этого озера учёные пытаются разгадать и в настоящее время^[17]. Это незамерзающее озеро почти четырёхкилометровой толщиной льда полностью отрезано от прямых контактов с солнцем, ветрами и с жизнью на поверхности по некоторым подсчётам около 14 миллионов лет. Кроме того, над поверхностью воды находится высокий, в сотни метров куполообразный свод.

За время работы экспедиции была выполнена серия авиа-перелётов для смены личного состава станций, грузовых перевозок, проведения геологической и ледовой разведок, аэрофотосъёмки, а также в поддержки с воздуха санно-гусеничных поездов. Эти работы осуществляли три экипажа отряда Б. А. Минькова общей численностью 25 человек. Авиа-парк состоял из пяти самолётов: Ил-12, два Ил-14 и два Ли-2. Авиаотряд базировался в «Мирном», только один Ли-2 с сезонным экипажем находился на станции «Молодёжная».

Всего за время работы 9-й САЭ на полёты было затрачено 1132 часа: ледовая разведка – 124 часа, облёт самолётов – 10, геологические и аэродромно-изыскательские работы – 208, грузовые перевозки – 644, обеспечение санно-гусеничных поездов – 154, установка ледовой автоматической радиометеорологической станции (ЛАРМС) и магнитно-вариационной станции (МВС) – 12 часов. За этот период было перевезено между станциями и судами, а также по маршрутам поездов, 585 пассажиров и 245 т грузов.

10-я САЭ в 1964–1966 гг. продолжила стационарные аэрометеорологические и геофизические наблюдения по программе МГСС на четырёх станциях: «Мирный», «Восток», «Новолазаревская» и «Молодёжная». Сезонную часть экспедиции возглавлял Герой Советского Союза М. Е. Острекин, начальником зимовочной части и

директором обсерватории «Мирный» стал И. Г. Петров. С ним на зимовку осталось 143 человека.



Радарная карта Антарктиды, выполненная со спутника. Кругком отмечено расположение озера Восток.

На борту «Оби» и «Эстонии» было доставлено 3,7 тыс. т груза, в том числе около 1,3 тыс. т горючего. Для хранения горюче-смазочных материалов в «Мирном» и на станции «Молодёжная» впервые установили несколько больших рулонных ёмкостей.

Начиная с 10-й САЭ, работа лётных отрядов, которая прежде велась в течение всего года, стала сезонной. Авиационное обеспечение в сезон 1965 года выполнял лётный отряд 9-й САЭ. Для этого отряд остался в «Мирном» до марта 1965 года. Два самолёта Ил-14 с 10 января по 27 февраля выполнили 31 полёт для снабжения станции «Восток». Было перевезено 4,5 т груза и 23 человека. На зимний сезон осталась лишь группа наземного обеспечения из четырёх человек для сохранения авиатехники.

Ледовая обстановка у берегов Восточной Антарктиды летом 1964–1965 гг. оказалась очень благоприятной, что позволило участникам морской экспедиции на дизель-электроходе «Обь» посетить те прибрежные акватории, которые прежде не изучались. В результате

были получены интересные сведения, в частности данные, свидетельствующие о крупных изменениях очертаний ледяных берегов Антарктиды, которые произошли в результате облома гигантских айсбергов.



Встреча начальника 9-й САЭ М. М. Сомова (в центре) с американским контр-адмиралом Дж. Р. Риди (справа). Станция «Мирный», 5 ноября 1964 г.

5 ноября 1964 года обсерваторию «Мирный» посетил самолёт Си-130 «Геркулес», на борту которого прибыли из «Мак-Мёрдо» американские полярники во главе с контр-адмиралом Дж. Риди. Для выполнения научного эксперимента они отобрали на о. Фулмар 40 пингвинов Адели и погрузили их на самолёт.

Возвращение из Антарктиды зимовочного состава 10-й САЭ осуществлялось двумя путями: часть сотрудников в декабре 1965 г. была доставлена специальным рейсом «Оби» из «Мирного» в Австралию, откуда вывезена на родину самолётом Ил-18, направленным для этого из Москвы. Другая часть прибыла в Ленинград в мае 1966 г. на борту «Оби».

Участники 11-й САЭ с декабря 1965 г. продолжили систематические стационарные наблюдения в четырёх пунктах: обсерватории «Мирный», а также на станциях «Восток», «Молодёжная» и «Новолазаревская».

Начальником сезонной части экспедиции был назначен Д. Д. Максutow, зимовочной – Л. И. Дубровин, с которым на зимовку осталось 139 человек.

Личный состав прибыл в Антарктиду на борту д/э «Обь», а часть полярников (53 человека) вылетела из Москвы в австралийский город Перт на самолёте Ил-18 (командир И. В. Ляхович). Перелёт занял пять дней (с 24 по 29 декабря 1965 года). 30 декабря участники переехали из Перта во Фримантл, где были взяты на борт «Оби».

Общее количество грузов, доставленных в Антарктиду «Обью», составило 1,8 тыс. т, и 12 единиц автотракторной техники.

Одной из основных задач 11-й САЭ было завершение работ по строительству ёмкостей для топлива в «Мирном» и на «Молодёжной». Основания для трёх площадок под рулонные ёмкости подготовила предыдущая экспедиция, а окончательное оборудование топливной базы и строительство нефтепровода протяжённостью 3 км были завершены к 1 марта 1966 года. В этот день в залив Алашеева прибыл танкер «Фридрих Энгельс» и за пять дней осуществил перекачку 9,4 тыс. т солярки, керосина и бензина. После этого он перешёл к «Мирному» и заполнил его резервуары. Впервые за годы работы в Антарктиде наземный транспорт и авиация использовали топливо не из бочек, а из ёмкостей новой нефтебазы.

Работа авиации в период сезона была очень интенсивной. Полёты всех типов самолётов, как для транспортных, так и для научных целей, достигли 1170 часов, было перевезено 342 человека и около 208 т грузов. Обеспечение станции «Восток» продовольствием и снаряжением, смена личного состава осуществлялись 32 рейсами самолётов Ил-14, которые перевозили около 20 т груза и 34 пассажира.

Одновременно группы специалистов на Ан-6 и Ил-14 достигли полуострова Вернадского, где было установлено, что ни одна из намеченных ранее площадок не пригодна для приёма самолётов Ил-18 на колёсах без предварительной подготовки.

В ходе экспедиции также проводились геологические исследования на Земле Мак-Робертсона, в частности в районе гор Принс-Чарльз. Были осуществлены также геодезические, гидрографические и гляциологические исследования в районе станции «Молодёжная». Продолжались работы по бурению ледникового покрова с помощью термоэлектробуров, а также его радиолокационному зондированию. Часть исследований была выполнена совместно с австралийскими геологами. Вошедшие в состав экспедиции биологи-аквалангисты провели подводные исследования в районе «Мирного» до глубины 50 м.

К сожалению, опять не обошлось без потерь авиатехники. 19 января 1966 г. у Ли-2 после посадки в районе оазиса Багнера лыжи провалились под лёд. Самолёт некоторое время удерживался на плоскостях крыльев, а затем затонул. Экипаж и научные работники успели покинуть машину.

Во время 12-й САЭ (1966–1968 гг.) были продолжены стационарные наблюдения на четырёх станциях, начатые предыдущими экспедициями. Отряд И. Г. Петрова совершил внутриконтинентальный поход, маршрут которого проходил через станции «Молодёжная», «Полюс недоступности», «Плато» (США) и «Новолазаревская».



«Утренняя зарядка» авиатехников возле самолёта Ли-2Т

Начальником сезонной части 12-й советской антарктической экспедиции был назначен участник многих арктических экспедициях П. К. Сенько, зимовочной – В. И. Гербович, с которым на зимовку осталось 150 человек. Участников доставили в Антарктиду двумя группами: на д/э «Обь» и на самолёте Ил-18 (командир Н. Н. Степанов, пилот-наставник А. С. Поляков, руководитель перелёта Г. И. Матвейчук). Самолёт 24 января 1967 г. прибыл в г. Перт, откуда пассажиры были пересажены на борт «Оби».

Авиационное обслуживание экспедиции (командир отряда Л. Ф. Ключев) осуществлялось тремя самолётами Ил-14, двумя Ли-2 и тремя Ан-6. Работа авиации началась 12 декабря 1966 года. На самолётах Ил-14 производились: завоз грузов, смена состава станции «Восток», ледовые разведки, радиолокационное зондирование ледникового покрова, транспортные полёты между станциями и к санно-гусеничным поездам, а также создание промежуточных топливных баз для самолётов Ан-6. Последние обеспечивали экспедиции геологов в горные районы, частичную смену зимовочного состава, доставку грузов на станцию «Молодёжная» и смену состава станции «Новолазаревская».

Для обеспечения станции «Восток» было выполнено 45 рейсов самолётов Ил-14, которые завезли 32 т груза и произвели смену личного состава. Налёт по видам работ составил: обеспечение станции «Восток» – 500 часов, геологические работы – 380, транспортные полёты – 370, ледовая разведка – 90, радиолокационное зондирование – 60 часов.

Значительный объём работ в горных районах Земли Королевы Мод выполнил геолого-географический отряд под руководством Д. С. Соловьёва. Местами базирования отряда и самолётов Ан-6 поочерёдно становились: станция «Молодёжная», бельгийская станция «Король Бодуэн», подножье горы Инзель и станция «Новолазаревская». Полевые

работы выполнялись с 23 декабря 1966 года по 12 февраля 1967 года. Геологи произвели описание 326 мест выхода горных пород, собрали 1,3 тыс. образцов этих пород. В результате позже были составлены геологические и геоморфологические карты обследованных территорий. В ходе работ авиаторы осуществили проводку санно-гусеничного поезда через горы центральной части Земли Королевы Мод к станции «Новолазаревская».

Были продолжены экспериментальные работы по радиолокационному измерению толщины ледникового покрова, в том числе съёмка с самолёта Ил-14 на участке площадью 165 тыс. кв. км в районе «Мирного» и 227 тыс. кв. км в районе «Молодёжной».

Начальником сезонной части 13-й советской антарктической экспедиции стал директор ААНИИ А. Ф. Трёшников, зимовочной – В. А. Шаментьев, он же стал директором обсерватории «Мирный». На зимовку осталось 175 человек.

Доставку грузов и личного состава осуществляли дизель-электроход «Обь» и новое научно-исследовательское судно ААНИИ «Профессор Визе», совершившее первый рейс в Антарктиду. Работу морской экспедиции возглавил начальник Гидрометеослужбы академик Е. К. Фёдоров.

Активное участие в разгрузке судов приняла Полярная авиация. Авиаотряд экспедиции (командир Ф. А. Шатров) состоял из двух экипажей самолётов Ил-14, одного Ан-6 и технической бригады. У обсерватории «Мирный» самолётами Ан-6 было перевезено 576 человек и 46 т груза, у станции «Новолазаревской» – 12,5 т груза и 31 человек. 14 декабря 1967 года (на месяц раньше, чем в 12-й САЭ) были начаты полёты по снабжению станции «Восток», закончившиеся 12 января 1968 года. За этот период было выполнено 32 рейса, перевезено 24 т груза и 46 пассажиров.

22 февраля 1968 года на самом крупном острове архипелага Шетландские острова – о. Кинг-Джордж (Ватерлоо) была открыта новая южнополярная станция «Беллинсгаузен» – первая советская база в Западной Антарктиде. Одновременно со строительством станции были выполнены гидрографические промеры близлежащих бухт, произведены геологическая и топографическая съёмки, получен большой материал о природных условиях этого района.

С 5 по 26 февраля с двух самолётов Ил-14 (командиры Н. И. Вахонин и В. Н. Ермаков) аэрофотосъёмщик И. И. Принсен произвёл маршрутную аэрофотосъёмку побережья Антарктиды в районе между 35° и 60° в. д. Кроме того, была произведена аэрофотосъёмка трёх участков в районе станции «Молодёжная» общей площадью 300 кв. км и одного участка площадью 800 кв. км. Участвовали самолёты Ил-14 и в снабжении станции «Восток».

Радиофизическим отрядом из трёх человек (руководитель Б. А. Фёдоров) было осуществлено радиолокационное зондирование

ледникового покрова в районе станции «Молодёжной» в наземном походе протяжённостью 150 км, а также с борта самолёта Ил-14. В результате получена информация о подлёдном рельефе и физике распространения электромагнитных волн в леднике, которая позволила построить детальные разрезы ледниковой толщи и сравнить результаты сейсмических и радиолокационных измерений.

В состав 13-й САЭ также были включены морской отряд специального назначения из офицеров Генштаба ВС СССР, отряд подводных пловцов и ряд других специалистов. В их задачи входило создание геодезической сети на материковой части и определение возможности отстоя, срочного ремонта, пополнения запасов воды и продовольствия в бухтах Антарктиды советских подводных лодок.

Общее руководство сезонными и зимовочными работами 14-й САЭ осуществлял Д. Д. Максutow. На зимовку осталось 220 человек. В их распоряжении под общим командованием Е. Г. Журавлёва имелись два самолёта Ил-14, два Ан-6 и один Ли-2, выделенный специально для снабжения станции «Восток» и проведения ледовых разведок и транспортных походов. Один из Илов был выгружен с теплохода «Вытегралес» у станции «Молодёжной» на замену потерпевшего аварию.

В это время возле «Молодёжной» было уже три ВПП – две длиной 1,5 км и одна трёхкилометровая, но первые две в январе вышли из строя из-за появления талых вод и образования трещин.

Ещё двумя полосами (на припае и береговая) располагала обсерватория «Мирный», но и здесь ВПП на припае неожиданно подтаяла и стала непригодной после того, как на неё легло пыле-грязевое облако от взрыва на близлежащей сопке Морённой (здесь готовилась площадка для топливных складов). По одной взлётно-посадочной полосе имели станции «Восток» и «Новолазаревская».

5 декабря 1968 г. при взлёте с незнакомой, имеющей большие уклоны ВПП «Молодёжной» потерпел аварию Ил-14 с экипажем А. Коршунова. У машины оказалась сломана передняя стойка шасси, повреждён планер и двигатель. Самолёт выбыл из строя на весь сезон. Ему на замену пришлось расконсервировать старый Ли-2Т «СССР-04214». Но при первом же перелёте из «Молодёжной» в «Мирный» на промежуточном аэродроме у австралийской станции «Моусон» его мощным порывом ветра сбросило со склона ледника в трещины. Экипаж успел выскочить, но Ли-2 восстановлению не подлежал.

В результате поломки двух самолётов возникли трудности со снабжением станции «Восток». Двумя экипажами на одном самолёте с 3 января по 14 февраля 1969 года всё-таки была произведена смена личного состава и осуществлён завоз всего необходимого

оборудования и продовольствия на эту внутриконтинентальную станцию.

Лётный радиофизический отряд, возглавляемый Г. В. Треповым, произвел измерения толщины ледникового покрова на Земле Эндерби в районе «Молодёжной» с помощью новой радиолокационной станции, установленной на самолёте.

Зимовочную часть 15-й советской антарктической экспедиции возглавил В. И. Гербович, сезонную – П. К. Сенько. На зимовку осталось 220 человек. Грузы и личный состав были доставлены на д/э «Обь» и НИС «Профессор Визе».

Для выполнения сезонных работ использовались два самолёта Ил-14 и два Ан-6. Авиаотряд состоял из 25 человек под командованием В. С. Шкарупина. Отряд налетал 1,2 тыс. часов, в том числе: на ледовой разведке – 78, геологических и геофизических работах – 138, перевозках на станцию «Восток (55 рейсов) – 636, полётах между прибрежными станциями – 110, транспортных работах – 197, облёте материальной части – 8.

На станции «Восток» впервые начал работать гляциобуровой отряд, целью которого стало изучение строения, теплового режима и вещественного состава ледникового покрова на большой глубине.



Эти два снимка Ли-2Т «СССР-04214» у станции «Моусон» разделяет всего одна ночь на 22 декабря 1968 г.

По просьбе японских полярников Ил-14 выполнил ледовую разведку из «Мирного» в район залива Лютцов-Холм, а хирург станции «Беллинсгаузен» Г. В. Гусаров по просьбе капитана чилийского судна «Пилото Пардо» дважды летал туда на вертолёте и успешно прооперировал двух моряков.

В период работ, проводившихся 16-й САЭ в 1970–1972 гг., главной базой Советских антарктических экспедиций стала станция «Молодёжная», где был введен в строй мощный радиоцентр. Авиаотряд экспедиции был сформирован из шести экипажей: четырёх для самолётов Ил-14 (командиры А. Капранов, В. Заварзин, Е. Кравченко, Я. Желтобрюхов) и двух для Ан-6 (командиры В. Голованов и В. Панов).

Вместе со специалистами других служб авиаторов насчитывалось 52 человека – больше, чем в предыдущих экспедициях. Руководил авиаотрядом В. Я. Потёмкин.

Объём научных наблюдений в «Мирном» в этот период несколько сократился, однако важное значение обсерватории сохранялось. «Мирный» по-прежнему оставался базой для снабжения внутриконтинентальной станции «Восток» и маршрутных исследований, которые велись в континентальной части Восточной Антарктиды.

Силами экспедиции на Берегу Отса (северное побережье Земли Виктории) в начале 1971 г. была построена и 25 февраля официально введена в строй новая научная антарктическая станция «Ленинградская». Участков ледяного берега, которые можно было бы использовать в качестве естественного причала, в районе станции не было, поэтому разгрузка судов и доставка грузов на берег осуществлялись с помощью вертолётов Ми-8.

Сезонные отряды 16-й экспедиции под руководством Ю. Б. Константинова (морской), Г. П. Хохлова (радиофизический), П. А. Майсурадзе (геомагнитный), Н. Н. Трубячинского (геолого-геофизический) и Г. М. Мурадова (топографо-геодезический) провели обширные исследования морских припайных льдов, комплексную геофизическую и геомагнитную съёмку западной части Земли Эндерби и шельфа моря Космонавтов, гляциогеоморфологическую и ландшафтную съёмки на Земле Эндерби и Земле Королевы Мод, радиолокационное зондирование ледникового покрова и т. д. За весь период исследований было произведено 89 самолётоволетов. Выполнено аэровизуальное дешифрование с фотосъёмкой береговой черты на площади 9 тыс. кв. км от полуострова Борщевского до мыса Омега.

На станции «Восток» были продолжены работы по бурению ледникового покрова с помощью термоэлектробура.

После завершения сезонных работ экспедиции самолёты Ан-6 были разобраны и погружены на д/э «Обь» для доставки в Ленинград, а три самолёта Ил-14 законсервированы и оставлены возле «Молодёжной».



Ил-14 «СССР-04180» на борту д/э «Обь». 18-я САЭ

Участники 17-й САЭ были доставлены в Антарктиду разными путями. Часть из них перелетела на самолётах Ил-62 из Москвы в Сингапур, где пересела на самолёт Боинг-707 Малазийской авиакомпании и перелетела в Австралию. Из порта Фритмантл к берегам шестого континента их доставило научно-исследовательское судно «Профессор Визе», которое вместе с д/э «Обь» и «Наварин» и т/х «Надежда Крупская» обслуживало экспедицию. Проводка этих судов в районы антарктических станций осуществлялась с помощью ледовой разведки с самолёта Ил-14.

В экспедиции участвовало 8 самолётов и два вертолёт Ми-8. Авиаотряд состоял из 83 человек под командованием П. П. Москаленко.

В 1971–1973 годах полярники выполняли систематические наблюдения на шести научных станциях. Пять находились на побережье антарктических морей («Мирный», «Молодёжная», «Новолазаревская», «Ленинградская», «Беллинсгаузена») и одна – в центральной части материка, в районе геомагнитного полюса, в 1410 км от «Мирного» («Восток»).

В конце 1971 г. на неподготовленном ледовом берегу залива Прюдс шельфового ледника Эймери силами сезонных отрядов 17-й экспедиции была организована полевая геологическая база «Содружество» (вначале она называлась «Эймери»), куда высадились более 100 полярников и приданная авиация (два самолёта Ил-14, самолёт Ан-6, два вертолёт Ми-8). При полётах выполнялась совместная радиолокационная и аэромагнитная съёмка, а также радиолокационное измерение толщины ледника.

Общий налёт авиаотряда составил 3,3 тыс. часов, было перевезено 1,5 тыс. т грузов и 1233 пассажира.

В обеспечении работы 18-й САЭ участвовало четыре судна: д/э «Обь» и «Наварин», НИС «Профессор Зубов» и танкер «Станислав». Для доставки личного состава было организовано два рейса самолёта Ил-18 по маршруту Москва – Перт (Австралия). Далее их переправил в Антарктиду «Профессор Зубов».



18-я САЭ. Ил-14 пришёл на «большой» айсберг.

«Обь» перевезла в Антарктиду 1,2 тыс. т груза, в том числе самолёты Ил-14, Ан-6 и вертолёт Ми-8. Авиационный отряд 18-й САЭ включал 91 человека (командир П. П. Москаленко). В его распоряжении находились четыре самолёта Ил-14, два Ан-6, один Ли-2, три вертолёта Ми-8. К сожалению, 13 января 1972 г. одна «Аннушка», стоявшая без экипажа на припае возле судна, из-за внезапного разлома ледяного поля затонула.

В середине февраля «Обь» подошла к мысу Беркс (побережье Земли Мэри Бэрд) и с помощью вертолётов и самолёта Ан-6 выгрузила на берег первое оборудование, материалы, топливо и продукты, необходимые для начала строительства новой станции «Русская».

Следует отметить, что после закрытия в 1958 г. станции «Литл-Америка» и в 1972 г. – станции «Бэрд» климатических данных по центральной части Тихоокеанского сектора Антарктики фактически не было, даже несмотря на развитие спутниковой информации. В результате из исследования выпадала огромная территория между 90° и 160° з. д. Открытие станции «Русская» в какой-то мере должно было восполнить этот пробел.

Советские полярники впервые появились в этом районе в ходе проведения предыдущей, 17-й, САЭ, когда под руководством Е. С. Короткевича с воздуха и в ходе непродолжительных посадок было обследовано побережье Земли Мэри Бэрд от о. Крузен до мыса Дарт как раз с целью выбора места для размещения новой научной станции.

Теперь на мысе Беркс под руководством П. К. Сенько были начаты работы по созданию этой станции. Однако из-за тяжёлых ледовых и погодных условий снабдить её всем необходимым не удалось, и станцию законсервировали. Вскоре в результате сильных ураганов станционные сооружения были почти полностью разрушены.

Для авиаотряда 18-й САЭ и экипажа «Оби» самым трудным стал летний (а в Антарктиде – зимний) период 1973 г. Пробиваясь на станцию «Ленинградская», судно оказалось в ледовом плену и начало

дрейфовать. Усугублялась обстановка наступившей полярной ночью, штормовыми ветрами, сильными морозами и сжатием льдов. Но через несколько дней погода улучшилась. Воспользовавшись этим, с помощью самолётов удалось произвести переброску грузов для зимовщиков станции «Ленинградская», находившейся в 250 км от судна, и принять на борт полярников старой смены. Всего на судне оказалось 130 человек. А «Обь» продолжала дрейфовать к северу. Сильные морозы привели к тому, что стали замерзать танки двойного дна, что могло привести к разрыву наружной обшивки – в одном из танков уже обнаружилась течь. Но тяжелее всего пришлось с 3 на 4 июня. Сильный ураган со скоростью ветра более 40 м/сек вызвал подвижку льдов, и вал торосенных льдин высотой до семи метров надвинулся на судно. «Обь» накренилась, обстановка стала критической. Экипаж несколько дней отчаянно боролся за жизнь судна.

В то время, когда «Обь» оказалась в ледовом плену, у берегов Антарктиды работало ещё одно судно – дизель-электроход «Наварин», на борту которого находились два Ми-8, один Ми-2 и самолёт Ан-2 (командир авиагруппы А. К. Кошман). Взяв в конце сезона на борт большой геофизический отряд, он возвращался в Ленинград и находился на бункеровке в австралийском порту Фримантл. Было принято решение возвратить «Наварин» в Антарктиду в район дрейфа «Оби» и попытаться с помощью авиации – вертолёт и самолёт – перебросить с затёртого судна лишних пассажиров. Одновременно туда же в срочном порядке из Ленинграда отправилось НИС «Профессор Зубов», на борту которого находился руководитель экспедиции А. Ф. Трёшников. По плану где-то в районе между станциями «Молодёжная» и «Мирный» «Наварин» должен был встретиться с исследовательским судном и передать на его борт людей, снятых с «Оби». Затем корабль идёт к станции «Мирный», находит подходящий айсберг и выгружает на него вертолёт. Лётчики вывозят зимовщиков из «Мирного» на «Наварин», чтобы впоследствии переправить на «Зубов». Проведение эвакуационных работ предполагалось и в районе станции «Молодёжная».

«Наварину» не удалось подойти к «Оби» ближе чем на 300 километров. Но несмотря на столь сложные условия, вертолётчики, используя буквально каждый лётный час, сумели эвакуировать на «Наварин» 57 человек и перевезти 6 тонн научных грузов. Вскоре «Наварин» повстречался с НИС «Профессор Зубов», передал на его борт часть людей, после чего пошёл к полярной станции «Мирный», чтобы забрать оттуда группу научных работников. Но и здесь помешали льды – в пятистах с лишним километрах от «Мирного» дизель-электроход остановился. Теперь вся надежда была на самолёт Ил-14, который зимовал в «Молодёжной».

Никакие инструкции не предусматривали полёты в зимней Антарктиде, но людей надо было срочно выручать. После совещания с

пилотами командир отряда П. П. Москаленко решил готовить к перелёту из «Молодёжной» в «Мирный» самолёт Ил-14 с экипажем В. С. Заварзина (второй пилот В. Михайлов, штурман В. Леташов, бортмеханик А. Смирягин и бортрадист Е. Кочергин). Общее руководство взял на себя сам П. П. Москаленко.

*Всё, что происходило после этого, делалось **впервые за всю историю освоения Антарктиды**. Вспоминает лётчик Анатолий Смирягин: «Самолёт уже был законсервирован до следующего сезона. Никто даже в порядке бреда не предполагал, что можно летать в такое время. И вот вам, пожалуйста, – ситуация... Решили готовиться к вылету, а тут страшная пурга – ветер 50 метров в секунду. Продолжалась она несколько дней. Когда поутихло, вычистили снег, который забился во все щели, полдня прогревали моторы, откопали лыжи. Они в прямом смысле слова припаялись к жёсткому снегу. Сдвигали самолёт трактором. 20 июля вылетели. Всё время слежу за двигателями. За бортом минус 50. Прошли 800 километров. Сильнейший встречный ветер –130 километров в час. Это похоже на топтание на месте. Рассчитывали пройти промежуточную австралийскую станцию «Моусон» через три с половиной часа, а фактически затратили семь. К тому же снегопад, болтанка. Местность совершенно пустая. Единственным визуальным ориентиром, по которому иногда можно было определить своё относительное местонахождение, служила чуть заметная линия между морем и куполом ледника. Через тринадцать с лишним часов сели в «Мирном». Даже выдавшие виды полярники были изумлены нашим появлением. «Ребята, вы что – с неба свалились?» – спрашивали нас и ощупывали, словно привидения».*



Подготовка к вылету на айсберг

Ещё до подхода дизель-электрохода «Наварин» Москаленко и Заварзин приступили к воздушной ледовой разведке. Рассчитывали подвести судно ближе к берегу, от которого его отделяло 550 км. Три

дня по 8-10 часов без посадки бороздили авиаторы антарктическое небо, но ни одной бреши во льдах найти не удалось. Корабельный вертолёт А. К. Кошмана такое расстояние преодолеть не мог. И тогда приняли рискованное решение: искать в море небольшой плоский айсберг. К нему, как к причалу, мог бы пришвартоваться «Наварин» и выгрузить самолёт. Одновременно неподалёку нужно было найти айсберг значительно больший – для базы-подскока. Его размеры и поверхность должны были соответствовать условиям посадки тяжёлого самолёта. Не один день был потрачен на поиски. Но не напрасно. Найденный вертолётчиками небольшой низкий и длинный айсберг вполне мог служить вертолётной площадкой. В тот же день повезло и авиаторам. В 70 километрах они обнаружили большой столовый айсберг с плоской поверхностью размером примерно 900 на 1200 метров. Такая площадка была предельной для посадки самолёта Ил-14 и требовала от экипажа огромного мастерства. В этой точке моря Дейвиса должна была состояться встреча вертолёта и самолёта. Предварительно Кошман на вертолёте обследовал открытый лётчиками айсберг и, вернувшись на судно, радировал в «Мирный»: *«Айсберг с ровной поверхностью. Снежный покров не превышает 15 сантиметров. Мы на него сядились и бочками обозначили полосу для самолёта. Для ориентировки зажгли дымовые шашки. Можно лететь».* По радиотелефону Кошман договорился с лётчиками о деталях этой необычной воздушной операции. После чего началась смена составов полярников по воздушному мосту «Мирный» – айсберг – «Наварин».

5 июля самолёт Ил-14 «СССР-04180» вылетел с первой группой полярников из «Мирного».

«К концу подходит второй час полёта, – рассказывал В. С. Заварзин. – Летим, как в молоке, в мутной пелене зимнего рассвета. Под крылом только бесконечные поля нагромождённых льдов с еле заметными просветами тёмной воды. Вдруг вижу: где-то впереди, внизу, в сером мареве показались тонкие струйки дыма. Айсберг! С высоты он казался небольшим светлым пятном. Садиться на такой клочок льда? Я даже мысленно поёжился. Малейшая ошибка – и ни от машины, ни от всех нас ничего не останется...»

Сделали несколько кругов и пошли прямо на горящие внизу дымовые шашки и силуэт вертолёта. Он уже нас ждал. Высокий голубоватый край айсберга промелькнул на мгновение, как финишная черта, и тут же самолёт захрустел лыжами по ледяной крупе».

К концу короткого светлого дня первые 12 человек были переправлены вертолётom Ми-8 А. Кошмана с айсберга на борт «Наварина». Обратным рейсом в «Мирный» отправили свежие овощи и фрукты. 6 июля перебросили вторую группу людей с берега и часть научного груза. Осталось сделать последний рейс.

Вот строки из дневника руководителя этой экспедиции А. Ф. Трёшникова, который он вёл на борту дизель-электрoхода «Наварин».

«7 июля 1973 года. Забрезжил рассвет. Вылетит ли сегодня самолёт из «Мирного»? Будет ли этот день последним днём нашего пребывания в море Дейвиса? Эти вопросы интересуют всех на борту.

В радиорубке, куда я поднялся, дежурный радист сказал:

– Готовятся, в шесть тридцать собираются вылетать.

Постепенно свет зари пробился сквозь облака и разлился по северной половине горизонта. Наступило утро.

– Самолёт вылетел! – крикнул мне капитан через иллюминатор ходовой рубки.

На айсберг прыгнули механики и стали готовить к полёту вертолёт. Экипаж занял места в кабине. Вскоре машина медленно поднялась вверх, взметнув облако снежной пыли. Поднявшись выше мачт судна, вертолёт сделал круг и улетел на северо-восток. Через полчаса, когда я вернулся в каюту, из радиорубки сообщили:

– Вертолёт сел на большой айсберг и держит связь с са-молётом. Лётчики прилетят через полчаса.

В 13 часов 10 минут Ил-14 взлетел с большого айсберга. Через 15 минут он прошёл над нами, покачав крыльями, что на языке всех пилотов означает: «До свидания!»



Высадка полярников на Земле Эндерби во время 18-й САЭ

По коротковолновой радиации я поблагодарил Москаленко, Заварзина и весь экипаж за отлично выполненную работу.

Самолёт скрылся на юге, а вскоре к судну полетел вертолёт. Кошман сообщил по радио:

– Всё в порядке! Люди из «Мирного» на вертолёте!»

Воздушный мост «Наварин» – айсберг – «Мирный» сработал чётко.

Переждав метель, экипаж Заварзина вылетел обратно на станцию «Молодёжная». Едва успели пролететь половину пути, как бортрадист получил сообщение: «В «Молодёжной» шторм, снегопад, метель, видимость 50 метров». Пришлось делать вынужденную посадку на

шельфовом леднике Эймери. Отсюда последний самолёт улетел три месяца назад.

После посадки сразу закрепили самолёт и приступили к расчистке от снега столовой и домиков для ночлега (летом здесь работала сезонная база геологов). Мороз с пронизывающим ветром достигал 47 градусов ниже нуля. Растопили печи, вскрыли НЗ, разогрели прошлогоднюю кашу.

«Проходят сутки, вторые, а мы сидим, – вспоминал бортмеханик А. Смирягин. – Погода хуже некуда, и сколько будет ураганить – никому не известно. Каждые два часа на жёстком ветру запускаю двигатели для обеспечения связи с «Молодёжной». На третьи сутки станция даёт «добро» на приём самолёта. Начинаем готовиться к вылету. Сесть-то сели, а как взлетать... Даю полный газ, двигатели ревут, а самолёт – ни с места. Холод приковал лыжи. Что же делать – ведь трактора здесь нет. В общем, в ход пошло всё: бочки, брёвна, доски... Каким-то невероятным образом сумели оторвать лыжи от снега. А потом – труднейший взлёт...»

А «Обь» продолжала дрейф ещё 90 дней.

За участие в успешном осуществлении операции по вывозу 17-й советской антарктической экспедиции, спасению дизель-электрохода «Обь» и проявленные при этом мужество и отвагу Президиум Верховного Совета СССР Указом от 16 мая 1974 г. наградил командира антарктического авиационного отряда П. П. Москаленко и командира вертолёта А. К. Кошмана орденами Ленина. Другие участники этой спасательной операции также были награждены орденами и медалями.



В. И. Голованов – единственный в мире летчик-полярник, занесенный в Книгу рекордов Гиннеса, осуществивший посадки самолётов на Северном и Южном полюсах. В Полярной авиации с 1961 г. Обеспечивал высокоширотные экспедиции и проводку подводных лодок через Северный Ледовитый океан. Выполнял задания аварийно-спасательной службы в Арктике. Один из авторов геологической карты Антарктиды.

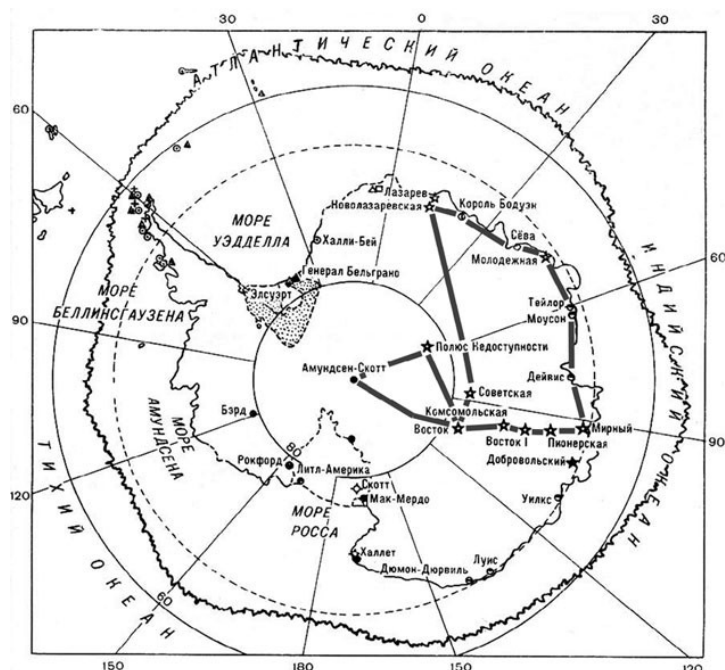
Полярники 18-й САЭ продолжали вести систематические наблюдения на всех шести советских научных станциях. Морским отрядом этой экспедиции, возглавляемым Е. Б. Леонтьевым, были осуществлены океанографические исследования в антарктических водах. Под руководством Г. В. Трепова продолжалось изучение ледникового покрова Восточной Антарктиды по программе МАГП с использованием радиолокационной аппаратуры.

Геолого-геофизический отряд во главе с Б. Г. Лопатиным продолжил комплексные исследования на Земле Мак-Ро-бертсона и Земле Принцессы Елизаветы. На основную базу полевых исследований – ледник Эймери – было доставлено около 1 тыс. т груза, значительную часть которого составлял авиационный бензин. Вспомогательные лагеря были созданы у подножий гор Раймилл и Мак-Коли. Авиадесантные гравиметрические наблюдения проводились с помощью вертолёт, самолётов Ил-14 и Ан-6. В итоге была составлена геологическая карта 60 кв. км поверхности.

Велись опытно-изыскательские работы по созданию взлётно-посадочной полосы для тяжёлых колёсных самолётов на поверхности ледникового покрова в районе «Молодёжной». На мысе Беркс началось строительство основных сооружений новой научной станции. Также начались работы по реконструкции обсерватории «Мирный», а на станции «Беллинсгаузен» были установлены крупные ёмкости для топлива.

18-я экспедиция стала последней, в которой в Антарктиде использовались самолёты Ли-2, но на Крайнем Севере они трудились до 1980 года.

В 19-й САЭ (1973-1975 гг.) впервые не участвовал ветеран антарктических экспедиций «Обь»: дизель-электроходу потребовался ремонт после трудного дрейфа, и впервые же на вахту к берегам Антарктиды отправилось пять советских кораблей. Флагманом экспедиции было НИС «Профессор Визе», новичками явились пассажирское судно Черноморского пароходства «Башкирия» и три судна Дальневосточного пароходства: д/э «Василий Федосеев», д/э «Оленёк» и теплоход «Нина Сагайдак».



Главные воздушные трассы советской Полярной авиации в 1970-е годы

Научно-исследовательское судно «Профессор Визе» вышло из Ленинграда 11 октября 1973 г., оттуда же начали своё плавание «Василий Федосеев» и «Оленёк». Теплоход «Башкирия» уходил из Одессы.

В транспортной экспедиции снова принял участие «Аэрофлот»: в конце декабря 1973 г. из Москвы в Австралию отбыла самолётом группа полярников. Из города Перт они перебрались в аванпорт Перта – Фриментл, где перешли на борт «Профессора Визе». Это судно подошло в сопровождении д/э «Оленёк» к «Мирному» и доставило первую группу зимовщиков во главе с её начальником Д. Д. Максutowым. Начальником авиаотряда был назначен Е. Г. Журавлёв.

В этот год были проведены геологические и геофизические исследования на Земле Мак-Робертсона, аэрофотосъёмочные работы и астрономо-геодезические наблюдения в районе шельфового ледника Эймери. Здесь отлично отработали свою программу экипажи Ил-14 В. Михайлова и В. Голованова, Ан-6 – В. Чернитенко, вертолётчиков Ми-8 – Б. Лялина и Л. Антоньева.

Необходимо отметить, что с 19-й САЭ особенно интенсивно при выгрузке судов стали использоваться именно вертолётчики Ми-8, которые были признаны наиболее удобными для работы в Антарктике. Имея две турбины и достаточный запас мощности, они могли перевозить от 2,5 до 3 т груза на расстояние до 100 км. Так, в декабре 1973 г. судам 19-й

САЭ опять не удалось преодолеть пояс плотного дрейфующего льда в заливе Алашеева и подойти к припаю в районе «Молодёжной». Разгружать суда и доставлять на берег людей пришлось с использованием дрейфующих льдин и айсбергов. Вертолёты работали одновременно на выгрузке трёх судов: «Нина Сагайдак», «Оленёк» и «Василий Федосеев». Всего в ходе этой экспедиции на выгрузку судов вертолёты затратили свыше 550 ч лётного времени.

В этот период были продолжены радиолокационные измерения толщины ледникового покрова (совместно с аэромагнитной съёмкой). Топографо-геодезический отряд возглавлял А. П. Карандин, геологический – Л. Б. Федоров, геофизический – Н. Д. Третьяков. На станции «Молодёжная» были существенно расширены работы по автоматизации наблюдений, сбору и обработке поступающей сюда научной информации. Продолжалась реконструкция обсерватории «Мирный». На станции «Восток» велись начатые ранее работы по бурению ледникового покрова.

В канун нового, 1974 года из «Мирного» на «Восток» совершил первый рейс самолёт Ил-14, доставивший строителей и почту. К этому времени закончился и поход санно-тракторного поезда, доставившего на станцию тяжёлые и громоздкие грузы.

Интересно отметить, что за навигацию 1974 года на станции «Беллинсгаузен» побывало более двух тысяч иностранных туристов.

Советские полярники, принимавшие участие в 20-й САЭ (1974–1976 гг.), выполняли стационарные наблюдения на шести научных станциях, а также проводили геолого-геофизические исследования в зоне между Землей Эндерби и Землей Королевы Мод силами сезонных отрядов – геофизического (начальник В. М. Ласточкин), геологического (начальник В. В. Самсонов) и радиофизического (начальник В. И. Чудаков). Авиаотрядом командовал В. С. Шкарупин.

В 20-ю САЭ на советских антарктических станциях зимовало 5 иностранных учёных: в Антарктическом метеорологическом центре (АМЦ) «Молодёжная» работали 4 специалиста из ГДР, а также, в порядке обмена специалистами между экспедициями, синоптик из США Фрэнк Сикрист. В это же время на станции «Мак-Мёрдо» трудился советский гляциолог Н. И. Барков.

В 1975 году в Антарктиду были направлены новые вездеходы «Харьковчанка-2», у которых капот и кабина водителя выполнены отдельным блоком. Благодаря такой компоновке повысился комфорт в салоне и улучшился доступ к двигателю. Во время санно-гусеничного похода на маршруте «Мирный» – «Восток» – «Мирный» с них осуществлялись комплексные гляциологические, геомагнитные, радиолокационные и метеорологические наблюдения.



Вертолёт Ми-8 на борту научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов»

На станции «Восток» продолжались работы по бурению ледникового покрова.

В районе станции «Новолазаревская» была впервые осуществлена сквозная проходка льда шельфового ледника Лазарева. Морской отряд под руководством А. А. Романова провёл комплексные океанографические исследования по программе «ПОЛЭКС-Юг» в проливе Дрейка. Предварительная программа Полярного эксперимента в южной полярной области была разработана в АНИИ в 1973 г. под руководством А. Ф. Трёшникова. В то же время в США была принята программа «Международные исследования Южного океана» – ISOS. Общность целей программ «ПОЛЭКС-Юг» и ISOS стала основой для соглашения, заключённого между СССР и США в 1975 г. по совместным экспедиционным исследованиям в Южном океане, поэтому в последующие годы работы стали осуществляться совместно с американскими учёными.

В районе АМЦ «Молодёжная» продолжались опытно-испытательские работы по созданию аэродрома для тяжёлых колёсных самолётов. Велась реконструкция обсерватории «Мирный», а также станций «Восток» и «Беллинсгаузен». Всего в ходе этой экспедиции на выгрузку судов вертолёты затратили более 570 ч лётного времени.

В конце 1974 г. НИС «Профессор Визе» в составе большого числа учёных и специалистов доставил на шестой континент бригаду ремонтников с Минского авиаремонтного завода № 407 ГА. Они должны были заняться восстановлением одного из Ил-14, потерпевшего аварию.

20-я САЭ была последней экспедицией, в которой участвовал дизель-электроход «Обь».

Во время 21-й САЭ часть личного состава также была доставлена в Австралию самолётами «Аэрофлота», а затем на антарктические станции дизель-электроходом «Капитан Марков» и новым научно-экспедиционным судном (НЭС) «Михаил Сомов», который с этого времени заменил «Обь».

Транспортные полёты, ледовую разведку и разгрузку судов обеспечивали два самолёта Ил-14 и четыре вертолёта Ми-8. Общая численность авиаотряда составляла 63 человека. Руководил авиаотрядом Е. Г. Журавлёв.

Разгрузка у АМЦ «Молодёжная» проходила на расстоянии 110 км от станции, в «Мирном» – 27 км, у станции «Ленинградской» – 80 км, поэтому основную работу по доставке грузов на станции опять выполняли Ми-8. Во всех случаях вертолёты взлетали с площадки у борта судна, выбранной морским отрядом на припайном или дрейфующем льду.

На побережье моря Уэдделла в районе ледника Фильхнера 31 декабря 1975 г. была создана полевая база «Дружная» (позднее ее стали называть «Дружная-1»). В её строительстве принимали участие 58 человек, грузы перевозились на тракторах и самолётах. В 21-ю САЭ за базой были закреплены два самолёта Ил-14 и четыре вертолёта Ми-8, которые выполняли широкий спектр работ, включающий транспортные, десантно-съёмочные, аэровизуальные и рекогносцировочные полёты и ледовую разведку.

Также в этот период продолжались экспериментальные работы по созданию взлётно-посадочной полосы на ледниковой поверхности в районе «Молодёжной», реконструкция обсерватории «Мирный» и работы на внутриконтинентальной станции «Восток». На станции «Беллинсгаузен» была закончена установка новых ёмкостей для ГСМ.

22-я САЭ приняла эстафету от 21-й экспедиции в декабре 1976 года. Это была одна из наиболее крупных экспедиций, в которой участвовало 1100 человек, из них на зимовку осталось 252 полярника. Лётный отряд состоял из 95 человек (командиры Е. Г. Журавлёв, затем В. С. Заварзин) и располагал четырьмя самолётами Ил-14, двумя Ан-6 и четырьмя вертолётами Ми-8. Кроме того, на станции «Восток» был восстановлен Ил-14, который весной следующего года перелетел в «Мирный».

Экипажи выполняли ледовые разведки на подходах судов к «Мирному» и «Молодёжной», участвовали в обеспечении десантных геолого-геофизических исследований в районе базы «Дружная», совершали транспортные перелёты между станциями и к санно-гусеничным поездам. Общий налёт всех авиационных средств составил 3,1 тыс. часов.

Смена персонала и снабжение станции «Восток», как и в предыдущие годы, осуществлялись с помощью авиации и санно-гусеничных поездов. За январь-февраль 1977 года самолёты совершили из «Мирного» на станцию «Восток» 36 рейсов, доставив весь личный состав и 45 т груза. Основное тяжёлое и крупногабаритное оборудование, а также топли-во (355 т) было отправлено санно-гусеничным поездом.

15 декабря 1976 г. суда 22-й САЭ – д/э «Пенжина» и «Капитан Готский» – подошли к краю гигантского шельфового ледника Фильхнера у побережью моря Уэдделла, где год назад была создана сезонная база «Дружная». На лёд высадилась бригада с ломами и лопатами, начала сбивать торосы, готовить дорогу к барьеру. Дизель-электроходы пришвартовались к припаю один вблизи другого.

По воспоминаниям одного из участников экспедиции, географа В. И. Бардина: «Без всякой портовой техники необходимо выгрузить на лёд тысячи тонн самых разнообразных грузов: от бочек с горючим до самолётов Ил-14. И всё – в самые сжатые сроки: того и гляди испортится погода, задует пурга. Но пока в небе ни облачка, тихо, температура в полдень $+1,5^{\circ}$. Да и в полночь, когда на лёд спустилась наша смена, ненамного холоднее: солнце не уходит за горизонт. Картографы переживают: «Какую погоду упускаем, сейчас самое время проводить аэрофотосъёмку!» Но до того момента, когда начнётся работа, далеко. Самолёты ещё на палубе судна. Их нужно выгрузить, собрать и лишь потом думать о полётах.

Сгружать Илы помогают все. С берега страхуют оттяжками зависший в воздухе фюзеляж машины. Главное – не дать ему вращаться, не зацепить краем за борт.



Дизель-электроход «Пенжина» доставил к берегам Антарктиды очередную партию авиатехники.

Все самолёты на лыжах. Отбуксировать фюзеляж на барьер трактором не сложно. Затем на сани сгружают громоздкие упаковки с плоскостями самолётов. И вскоре авиамеханики, облюбовав себе место на краю барьера, приступают к сборке.



Лётчик В. П. Гамов работал в Полярной авиации в 1972-1989 гг. Участвовал в 22-й, 30-й, 31-й и 33-й САЭ, вёл ледовую разведку над Арктическими морями, обслуживал полигоны на Новой Земле

А мы работаем у самого борта. Принимаем на лёд с судовых стрел металлические контейнеры с продовольствием и снаряжением, деревянные ящики с приборами, панели сборных домиков, а чаще всего сетки с бочками.

Бочек этих в трюмах нескончаемое количество: больше 5,5 тысяч. В них бензин разных марок для самолётов и вездеходов, керосин для вертолётов, дизельное топливо для электростанции. На «Дружной» много техники: два Ил-14, два Ан-2, два вертолёт Ми-8 и ещё тракторы, вездеходы. Без горючего шагу не ступишь.

Разгрузка набирает темп. Через 5-7 минут над нами зависает вертолёт. Под брюхом у него болтается металлический крюк – гак, как называют его моряки.

Самый ответственный момент – застропить груз, зацепить края сетки за гак. Эта операция особенно ловко получается у белобрысого паренька, радиотехника «Дружной» – Гриши. Он бесстрашно лезет под брюхо трепыхающегося в метре-двух над льдом вертолёта. Остальная часть погрузочной бригады укрывается кто где, – от ураганного ветра, поднятого вращающимися лопастями. Ветрило норовит сорвать шапку, продувает ватный костюм до костей. Снежная крупа сечёт лицо, залепляет защитные очки. Грохот царит невообразимый: объясняться друг с другом можно только знаками.

Механик вертолёта в шлемофоне с радионаушниками лежит на полу кабины, наполовину высунувшись в дверцу, заглядывает вниз, следит, как Гриша цепляет сетку, и сообщает по радио пилотам. Вертолётчики – пилоты экстра-класса. Иначе тут нельзя».

После расконсервации станции в сезон там работало 140 человек, а авиаотряд состоял из двух самолётов Ил-14, двух Ан-6 и двух вертолёт Ми-8. Но первый вылет отсюда закончился аварией. Слово В. И. Бардину: «Несколько в стороне от нас лётчики разместили взлётно-посадочную полосу. Начальник авиаотряда ходил по полосе, остался доволен, даже отказался от её укатки. Говорят, он решил

сегодня сделать пробный взлёт на Ил-14. С самого утра у самолёта копошатся техники, уже который час гоняют моторы.

Короткая передышка между рейсами вертолётов. Можно взобраться на бочки, осмотреться. Ряды их выстроились широкой полосой. Большая часть бочек выкрашена в зелёный цвет. На ослепительно белом снегу россыпь зелёных предметов ласкает глаз. Слышим, моторы Ил-14 взревели на полную мощность. И вот самолёт стронулся с места, заскользил по снегу, набирая скорость. – Пробует полосу, – авторитетно заметил бригадир.

Двигается Ил неровно, рывками, покачивая носом. Но пилот, а за штурвалом сам начальник авиаотряда (Журавлёв Е. Г., – прим. авт.), набирает скорость. За хвостом вздымается облако снежной пыли. Неожиданно самолёт словно спотыкается, клюёт носом, хвост его вздергивается высоко вверх.

Почти одновременно каждый из нас издаёт какой-то нечленораздельный возглас. По полосе вслед за самолётом уже бегут лётчики. Летевший к нам вертолёт сбросил сетку с бочками где-то в стороне и тоже пошёл к месту аварии. И мы, не раздумывая, побежали туда.

Зрелище тревожное – нос самолёта помят, винты изогнулись колесом. Я впервые свидетель такого происшествия в Антарктиде. Раньше только в документальном фильме видел, как капотировал при посадке американский лёгкий аэроплан. Американским авиаторам в Антарктиде не везло: они разбили здесь не одну машину. Были при этом и трагические исходы. Наших же лётчиков на этот раз бог миловал – все уцелели. И самолёт не загорелся. Только вот сможет ли он когда-нибудь подняться в воздух? Для геофизиков это вопрос немаловажный. Ведь машина оборудована как летающая геофизическая лаборатория, на неё возлагались большие надежды...



Сборка Ил-14 «СССР-52066» на снежном припае

После первого замешательства все возвращаются на свои места. Мы продолжаем разгружать бочки, то и дело поглядывая на потерпевший аварию самолёт, около которого хлопочут техники. Им теперь

предстоит дать заключение о судьбе машины. Хотя не трудно предположить, что без мастерской и специального ремонтного оборудования на продуваемом ветрами леднике сложный ремонт невозможен. Правда, о начальнике наземной авиационной службы инженере Аркадии Колбе идёт добрая слава. Хорошо знают его и в Арктике, и в Антарктике. Но всё равно чудес не бывает, хотя пилоты ещё на что-то надеются, ходят за Колбом как провинившиеся школьники... И вскоре базу облетает известие: бригада Колба берётся восстановить машину в этом сезоне. Правда, для этого нужен целый ряд запасных частей, которых на «Дружной» нет. Раздобыть необходимые запчасти можно только на «Молодёжной». Там стоит на приколе отлетавший своё Ил, кое-что можно содрать с него. Но как всё это доставить к нам? И дело не только в расстоянии более 3 тыс. км, разделяющих наши станции. В «Молодёжной» сейчас нет авиации. Самолёты, способные выполнить эту задачу, находятся в «Мирном». Это еще почти на 2 тыс. км дальше от нас. Но и это не главное. Главное, что авиация «Мирного» занята снабжением внутриконтинентальной станции «Восток» – самой труднодоступной и знаменитой зимовки на полюсе холода. Пока эта работа не завершится, вряд ли можно рассчитывать на помощь оттуда».

Но несмотря на эту аварию во время антарктического лета в районе базы «Дружная» были проведены: аэромагнитная съёмка на площади 300 тыс. кв. км, авиадесантная геофизическая съёмка на площади 130 тыс. кв. км, а также геологические и геоморфологические исследования в горах Шеклтона и Терон. Всего за полевой сезон геологическим отрядом было выполнено 18 авиадесантных маршрутов, проведены наблюдения в 154 точках, собраны материалы для составления геологических карт различных масштабов.

В конце экспедиции завершилась реконструкция обсерватории «Мирный», где была построена новая дизель-электростанция и несколько служебных и жилых зданий.

Участники 23-й САЭ (1977–1979 гг.) расширили объём геолого-геофизических и топографо-геодезических исследований. При этом, как и в прошлые годы, с самого первого дня активное участие в работах приняла авиация. Даже в «Мирном», где традиционно в течение многих лет применяли выгрузку грузов на припай, пришлось в силу неблагоприятных климатических условий осуществить доставку грузов при помощи вертолётов. Смена персонала и оперативное снабжение станции «Восток» также осуществлялась с помощью авиации, выполнившей более 50 рейсов.



Известный полярный лётчик Е. Д. Кравченко в гражданской авиации с 1960 г. Освоил эксплуатацию самолётов Ан-24, Ли-2, Ил-14, Ил-18Д в условиях Заполярья и Антарктиды. Активный участник 13 арктических экспедиций с посадками на дрейфующий лёд. Семь раз возглавлял лётный отряд в Антарктиде. Выполнил около 400 полётов по одной из самых трудных трасс планеты: станция «Мирный» – станция «Восток».

В море Дейвиса с борта НЭС «Михаил Сомов» проводились океанологические исследования по программе советско-американского натурного эксперимента «Полынья». На шельфовом леднике Шеклтона была создана временная полевая база «Салют», на которой гляциогидрологическим отрядом под руководством Л. М. Саватюгина была пробурена сквозная скважина, что позволило получить общее представление о структуре шельфовых ледников и режиме подледниковых вод в данном районе.

Во время 23-й антарктической экспедиции было совершено четыре санно-гусеничных похода из «Мирного» в континентальные районы Восточной Антарктиды. Участники этих походов осуществляли исследования по программам МАГП и «Геофизический полигон в Антарктиде».

В районах обсерватории «Мирный» и АМЦ «Молодёжная» проводились работы по изучению этих мест на предмет возможности создания здесь причалов для экспедиционных судов. Продолжалось строительство станции «Восток».

За этими строчками победных реляций не виден тяжёлый и опасный труд советских полярников и тем более полярных лётчиков. Пожалуй, лучше всех их самоотверженную работу в эти годы описал участник 13 антарктических и 13 высокоширотных экспедиций известный полярный лётчик Евгений Дмитриевич Кравченко в книге с символическим названием «С Антарктидой – только на «Вы»». В главе, посвящённой работе лётчиков в 23-й экспедиции, он признаёт, что самый тяжёлый полёт у него был именно в тот год: «Во второй половине февраля погода неожиданно резко ухудшилась, загуляли затяжные циклоны. День съёживался на глазах, и это было очень плохо: ещё не был завершён завоз груза на станцию «Восток»,

лежащую почти в полутора тысячах километров от «Мирного». И вдруг срочное сообщение – начальника санно-гусеничного поезда Володю Сухондяевского, идущего на «Восток», разбил паралич. По всем признакам – инсульт, кровоизлияние в мозг. Нужна срочная госпитализация. Что делать? Поезд одолел лишь половину пути. Если его завернуть, зимовщики останутся без топлива. Везти больного туда? На станции не выживет. В общем, надо лететь, но как?

Район, где остановился поезд, был одним из самых тяжёлых: ледник поднимается здесь до 3600 метров. Выше, чем на «Востоке». Сильнейшие ветры. А главное, ни один самолёт там никогда не садился – ледовая целина сплошь покрыта «передувами» и «застругами», напоминающими лезвия ножей. Они грозили обломать шасси любой машине. К тому же морозы стояли на пределе возможностей Ил-14 – минус 52-54 градуса. Как поведёт себя металл, резина, перкаль, которой обтянуты крылья?..

То, что я полечу, было само собой, но вот приказать другим лётчикам в такой ситуации права не имел. Поэтому просто собрал оба экипажа и сказал: нужны добровольцы. Первым поднялся экипаж Виктора Пашкова: второй пилот Анатолий Волков, штурман Виктор Семёнов, бортмеханик Степан Кобзарь, бортрадист Анатолий Киреев.

С нами полетел Василий Евтихиевич Харламов, который должен был заменить заболевшего начальника поезда. Как летели – история особая. Облачность прижимала самолёт к леднику, болтанка, обледенение... Когда сквозь серую мглу всё-таки вышли на связь с поездом, попросили на земле зажечь костёр. Понадобилось несколько заходов, пока разглядел, где стоят тягачи, где полоса, пробитая вездеходами, где бочки, которыми её оконтурили. Сели. Сесть можно и на крышу сарая, но попробуй с неё взлететь...

Когда прошлись по полоске, поняли, что дело худо. Я было попросил Харламова ещё подровнять её, но он резонно заметил: «Струга нет, гладилки нет. Ну опять санями поелозим, а что толку? Пока мы это будем делать, ты всё топливо сожжёшь. А выключишь двигатели – потом не запустишь». Но лететь-то надо. Вздохнул поглубже и – по газам. Машина ухаёт в одну яму, в другую, а мощности для скорости не хватает, снег – как наждачная шкурка, самолёт не скользит... В общем, пробежали двенадцать километров, пока удалось оторваться от земли. И вот тогда я понял: если нужно спасти человека, то можно выполнить полёт даже за пределами возможностей и техники, и людей. Но, естественно, экипаж должен быть подготовлен к этому.

– Вот что, мужики, – я повернулся к экипажу, – полоски, сделанной вездеходчиками, похоже, нам для взлёта не хватит. Придётся залезать на целину и уходить с неё. Пилотировать буду сам, второй пилот не вмешивается, только подстраховывает меня.

А теперь – поехали...

Двигатели взревели, заглушая все остальные звуки, Ил-14 снова нехотя пополз вперёд, и я вдруг почувствовал, как во мне и в машине, словно она тоже живое существо, начинает натягиваться какая-то струна. Я поглубже вдохнул холодный воздух и – забыл о выдохе. Я чувствовал, как тяжело Ил-14 ползёт по перемороженному снегу – будто по песку. Двигателям не хватает кислорода, и они начинают задыхаться. Удар, ещё удар... Перемычка, проскакиваем канаву, Ил-14 зарывается лыжонком и основными стойками шасси в снег, потом вырывается из него и, едва почуяв свободу, начинает набирать скорость. Но его уже подстерегает следующий передув. Со стороны мы похожи, наверное, на тяжёлый катер, идущий в шторм против волны. Прыжок, удар в стену воды, кокон из брызг... Но катер в море – в своей стихии, а мы?!



Вид на постройки «Мирного» с борта самолёта. 1975 г.

«Сейчас она лопнет, сейчас рухнет», – эта мысль молнией ворвалась в мозг и застыла в нём. Кто «она»? Не знаю. Как «лопнет», почему «рухнет»? Не знаю. Штурвал бьётся в руках то мелкой, то крупной дрожью, а то вдруг рванется так, что еле успеваю перехватывать... Скорость – сорок, пятьдесят... Осторожно выписываю левый, потом правый поворот, удерживая машину на двухкилометровом S. Ещё мысль: «Только бы вездеходчики в конце полосы не наворочали брустверов...» Пятьдесят, шестьдесят. Внутри всё налилось сталью, да так и застыло. Вот и конец полосы. Выход свободен. Доворачиваю Ил-14 строго на восток, чтобы он шёл по спинам застрогов. Чёрт с ним теперь, с циклоническим ветром, который бьёт нам в левый борт, главное – уберечь лыжонки и основные стойки.

Бух, бух, бу-бух!.. По Ил-14 кто-то колотит тяжёлым молотом, закутанным в тряпку. Шестьдесят, семьдесят... Мне нужно сто двадцать в час, и ни километра меньше. Ко всем бедам, теперь наши лыжи прихватывает «иголка» – нетронутый перестывший снег, – которая на полосе была сбита тягачами. Каждая из этих иголок – ничто,

но лыжи налетают в секунду на миллионы этих «ничто», и, кажется, они впиваются не в подошвы лыж, а в мои собственные ноги. Сил трения не хватает на то, чтобы снег расплавился и возникла микроплёнка воды, по которой и скользят лыжи. И мы тащимся по наждаку.

Нос машины опускается. Выдираем. Опускается. Выдираем... Я чувствую: стоит на миг отпустить дыхание, ту крепость, что застыла во мне, и всё – будем битые. И люди, и машина. А помочь нам будет некому... Только – вперёд! Теперь мы даже не сможем вернуться к поезду – не выгребём, машина не пойдёт, не хватит у неё мощности.



Ми-8 свою работу выполнил

Ил-14 начинает «вывешиваться», лыжонок уже идёт выше небольших передувов, мы проскакиваем с заструга на заструг всё быстрее. Я не чувствую ничего. У меня не было никакого другого ощущения: только вот эти бесконечные удары в днища лыж, клевание носом Ил-14, выдирание его из снежных ям. И ещё – внутри кто-то продолжает натягивать струну. И во мне, и в машине...

Передняя «нога» встала устойчиво под углом к горизонту, и теперь мы идём на основных лыжах. Скорость растёт, но медленно, очень медленно. «Только бы теперь не попался крутой заструг, на который придётся взбираться и машина затормозится. Только бы он не попался и лишь бы не опустился лыжонок», – молю я кого-то, кто должен, обязан нам помочь. Кто? Не знаю.

«Выдержка, теперь нас может спасти только выдержка», – эта мысль сметает в сознании все другие. Сто, сто десять... Мне нужно сто двадцать километров в час. При каждом ударе о заструг стрелка указателя скорости прыгает назад и снова медленно тащится вверх. Сто десять, сто десять... Удар. Время остановилось. Нет, не так – оно мечется назад-вперёд вместе со стрелкой указателя скорости. Бросаю взгляд на секундомер, который включаем, начиная взлёт. Минуты перевожу в секунды, перемножаю среднюю скорость машины на них –

мы проползли, протащились по этой целине уже больше десяти километров.

Сто десять, сто десять... Ждать! Лыжи цепляются за гребешки застругов, которые сбивают скорость. Кажется, кто-то провоцирует меня на то, чтобы я взял штурвал на себя и оторвал машину от этой гигантской снежно-ледовой стиральной доски. Но если я так сделаю, она не взлетит, мы только потеряем скорость и придётся начинать все сначала. Сто пятнадцать, сто пятнадцать... Ждать, ждать! Все мое существо сейчас борется с желанием уйти вверх, чтобы, наконец-то, кончилась эта пытка. Но мне нужно сто двадцать, только за этим пределом Ил-14 сможет удержаться в воздухе. Удар... Ещё удар... Ждать, ждать, ждать! Только бы не грохнуться в заструг передней «ногой», при такой низкой температуре стойка может лопнуть, как спичка. Снова выгребаем к ста пятнадцати... Время застыло. Нет, чуть пошло вперёд. Сто двадцать, сто двадцать!

- Закрылки!

Команда взрывается в тишине кабины. С заструга, будто с трамплина, Ил-14, как в замедленном кино, прыгнул в воздух и завис. Я не шевелюсь. Сейчас я похож на охотничью собаку, которая в тревожном ожидании замерла в стойке, почуяв дичь. Как же хочется взять штурвал на себя! На сантиметр, на два, чтобы уйти от застругов, летящих нам навстречу в лоб. Я чувствую каким-то шестым чувством, что лыжи чуть слышно всё ещё цепляют снег. Но если я поддамся чувствам и изменю угол атаки хотя бы на градус, машина сорвется, провалится вниз, и это будет не её, а моя вина. Она и так сейчас пытается вытащить нас в небо – на предельно малой скорости, с двигателями, работающими в две трети мощности, в вихревой, изорванной ветром атмосфере. Проходит секунда, две, три... Я держу штурвал, зажав его в одном неизменном положении, давая возможность Ил-14 уравновесить себя в воздухе, набрать скорость.



Ил-14ФКМ «СССР-04193» на лыжном шасси в полёте

Я не дышу, мне кажется, если я начну переводить дыхание, наш мир, который сейчас держится в хрупком равновесии, рухнет. Мы идём над застругами на высоте 30-40 сантиметров. Только бы под нас не подлез какой-нибудь из них, наметённый чуть повыше. Выдержка, вот всё, что от нас сейчас нужно. Высота 70-80 сантиметров... Разум диктует решение, против которого восстает всё моё существо, но я его выполняю и чуть отдаю штурвал от себя, уменьшая угол атаки. Ил-14 начинает набирать скорость энергичнее. Заструги, словно застывшие штормовые волны убыстряют под нами свой бег. Скорость растёт, и вот я уже могу осторожно-осторожно, кончиками пальцев чуть взять штурвал на себя. Ил-14 «горбом» вперёд начинает еле заметно уходить от снежно-ледовой целины, которая отпускает нас со страшной неохотой. Высоту «наскребаем» по сантиметрам.

Время... Кажется, я физически ощущаю, как медленно, с огромным трудом где-то рождаются секунды и еле заметно уползают в прошлое. Мы взлетаем уже целую вечность. Никогда до этого я так долго не взлетал. Пустыня стелется под нами, я могу разглядеть на ней малейшую деталь, а нам нужна высота, которая прибывает так не спеша, что, похоже, её кто-то процеживает по сантиметру. Машина тяжёлая и не хочет уходить вверх. Пять метров...

– Убрать шасси!

Слышу знакомые щелчки – шасси встали на замки. Парирую небольшую просадку машины.

В кабине холодная тишина. Спиной, всем своим существом чувствую, как напряглись ребята. Мне, Волкову, Кобзарю чуть легче, чем штурману и бортрадисту, потому что мы управляем машиной, работаем. Но их-то везём... Они тоже не новички, видят, куда мы лезем, но вмешаться в то, что происходит, не могут. И потому я должен дать им веру в правильность моих действий, как командира корабля. Как? Точной работой.



Лётчик В. Заварзин (справа) и бортмеханик А. Смирягин на борту НИС «Профессор Зубов»

Горизонт отодвигается, Ил-14 на пределе всех своих сил вытаскивает нас выше и выше. Иду прямо на восток. Наконец, пролетев больше тридцати километров, наскребая двадцать пять метров высоты.

– Убрать закрылки.

Ил-14 прибавляет скорость. Теперь мы можем с маленьким креном развернуться. И только тут я почувствовал, как «стальная арматура», сковавшая всё моё существо, начинает растворяться, рассасываться. Я глубоко вздохнул, кажется, впервые с того момента, как мы начали разбег.

С ледника подул стоковый ветер, облачность начало стаскивать к берегу, видимость улучшалась на глазах. Поезд нашли быстро, пожелали ребятам счастливого пути и, «уцепившись» за санно-тракторный след, пошли в «Мирный».

Лететь пришлось низко. Во-первых, чтобы не потерять из виду дорогу, а во-вторых, у меня всё время в подсознании стучало, что на борту у нас тяжело больной Сухондяевский. И если уж нам, здоровым мужикам, на этих высотах трудно дышать, то что говорить о нём?

Я передал управление Волкову:

– Толя, ты прижмись к ледничку и иди. А я погляжу, как дела у пассажиров, и перекурю.

Я отпустил штурвал, снял ноги с педалей и вдруг понял, что не смогу встать. Отстегнул ремни безопасности... Всё тело в мгновение налилось усталостью. Рубашка, которая взмокла, когда прихватило сердце, была совершенно сухой. «Странно, – подумал я, – почему-то на взлёте никогда не потею. Неужели вся вода сгорает? Но тогда почему после трудной посадки встаю мокрый, как мышь, которая попала под дождь? И на посадке нет зажатого дыхания. А на взлёте один раз вздохнул и, пока не оторвался от полосы, не дышишь... Казалось бы, и там и здесь ты весь в напряжении, но как по-разному реагирует на него организм». Я попробовал сжать и разжать пальцы рук и ног. Они были совсем чужими».

При проведении 24-й САЭ в 1978-1980 гг. наибольшее количество авиатехники находилось в районах полевых баз. Наиболее крупные сезонные работы выполнялись с базы «Дружная» в районе моря Уэдделла. На обширных пространствах шельфовых ледников Фильхнера и Ронне, а также в их горном обрамлении велись геолого-геофизические и геодезические исследования. В ходе рекогносцировочных полётов выполнялась перспективная аэрофотосъёмка гор Пенсакола, Элсуэрт и др.

Конечно, в ходе такого интенсивного использования авиации в полярных исследованиях нередко были случаи поломок самолётов, которые удавалось устранять на месте, но 2 января 1979 г. произошла

непоправимая трагедия. При взлёте с аэродрома «Верхний» у станции «Молодёжная» разбился Ил-14ФКМ «СССР-04193» Арктического авиаотряда УГАЦ. Вероятная причина – неожиданное для экипажа попадание машины в слои воздуха со сдвигом ветра, вызвавшее резкое изменение характеристик полета на малой высоте полета, а также перегрузка и неправильная центровка самолёта, предназначенного для аэрофотосъёмки. На «Молодёжной» была полоса, хотя и длинная, но с перепадами порогов более ста метров, а взлетать фактически приходилось в гору. При внезапном сильном порыве ветра и изменении его направления машина не удержалась, завалилась на левое крыло и упала с высоты около 50 метров. Кабина пилотов была разрушена. Оба штурвала до предела вывернуты до упора вправо, а их верхние рога обломились от удара – пилоты до последнего мгновения пытались выправить машину.

В. С. Заварзин погиб на месте. Бортмеханик В. И. Шальнев успел в считанные секунды выключить зажигание. При ударе фюзеляж раскололся, баки лопнули, бензин вытек, но пожара не произошло. Это спасло жизни девяти пассажирам в фюзеляже – они получили травмы, но остались живы. Сам В. И. Шальнев и второй пилот Ю. Т. Козлов умерли от ран в течение суток. Штурман А. А. Костиков и бортрадист Г. Ш. Узекаев также получили тяжелейшие травмы.

Помогли нашим полярникам их американские коллеги. Узнав о случившемся, они сразу предложили экстренную помощь, так как их военно-транспортный самолёт Си-130 «Геркулес» имел вдвое больший радиус действия, чем наш Ил-14. Американцы быстро эвакуировали пятерых тяжелораненых в госпиталь в Новой Зеландии. Г. Ш. Узекаев впоследствии был переправлен в Москву, но через несколько месяцев скончался в больнице.



Катастрофа Ил-14ФКМ «СССР-04193». 2 января 1979 г.

Полярные лётчики после подобных аварий коротко говорят – их «поймала» Антарктида. Более подробно о специфике полётов над этим континентом в интервью газете «Завтра» (№ 332) поведал полярный лётчик Н. П. Игнатов: «На Антарктиде два разных ветра. Первый –

наиболее частый, самый холодный, всегда южный ветер. Называется он стоковым, или кatabатическим. Антарктида – это исполинская гора, самый высокий континент на Земле. Там полно высот в четыре тысячи метров, а есть даже в пять с лишним тысяч. Средняя высота – две тысячи четыреста, и чем глубже к полюсу, тем выше. Над континентом – постоянная область высокого давления. Это значит, что холодный воздух теснится с Антарктического плато плотным тёплым воздухом, и рождаются ураганные потоки, которые на огромной скорости несут снег и ледяную крупу. Морозный воздух сдувается сверху вниз, и сильнее всего он чувствуется как раз на прибрежных станциях. Скорость такого ветра может превышать 80 метров в секунду. Выдерживали такое немногие...

Стоковый ветер может налететь внезапно, без всякого перепада давления. Тогда происходит то, что называется близзард, который в России зовётся снежным бураном. Близзард может длиться несколько минут, а может и целую неделю. В небе, наверху, такого нет, и слава Богу: я столько раз радовался тому, что я в самолёте, а не внизу, в буране. Хуже всего ветра на «Мирном» и ещё на «полюсе ветра», в районе мыса Денисона – там ад сплошной.

А второй ветер – это тот, который не описывается никакими законами. В небе только с ним и сталкиваешься. Небо ясное, приборы не шалют, и вдруг хлоп – тебя разворачивает, попадаешь в шквал, падаешь словно в дыру. И так же внезапно тебя выравнивает, летишь дальше, словно ничего не произошло, проклинаешь только всё вокруг...

Над «Мирным» как-то на посадку заходили, станция лежала как на ладони, а у бортрадиста с «землёй» контакта не было. И тут садимся уже, слышим: «Молодёжная» отзывается. А это две с лишним тысячи километров!

Или другая ситуация – радиовысотомер разом портится. Стрелка прыгает, как чумная. Или хуже того: сидим на полосе, а она сто метров высоты показывает. А на другом аэродроме всё в норме. Такое каждый лётчик в Антарктиде испытал наверняка. И всё из-за того, что снег разной плотности. Сигнал в одном месте отражается от поверхности, а в другом – от глубинного льда. А ошибки высотомера часто кончаются катастрофой.

Садились много в буран. Лучше сказать: падали вертикально. Ну не летит вперёд самолёт, хоть тресни, ветер такой! Главное, не знаешь, откуда он через секунду поддаст. Хорошо, аэродромы позволяли садиться, как душе угодно: хоть вдоль, хоть поперёк. Не сесть ещё полбеда: нужно было, чтобы не снесло куда-нибудь на скалы или в океан. Тут уж одна надежда на хозяев: или подцепят тебя к трактору, или лети, стоя на земле; разворачиваешь против ветра, мотор на полную, ручное управление турбокомпрессором, стоишь на месте и ждёшь, пока керосин не кончится. Но, конечно, ребята на помощь приходили... А взлетать тот же коленкор. В середине разбега самолёт

может на сто восемьдесят развернуть, а может и перевернуть. О других не скажу, а я лично половину маршрутов без автопилота отлетал, под неусыпным ручным контролем, так сказать.

А перепад температур чего стоит. Сорок-пятьдесят градусов – не шутка. Взлетаешь – машина как новенькая. Садись – из-за расширения-сжатия всё разболтано, на ладан дышит, тросы не натянуты, рули высоты болтаются, управляемость на нуле. А что такое разница температур ещё? Ветер. Часто доходило до горизонтальных смерчей, причём всегда недалеко от аэродрома. Почему? Большинство станций в оазисах построено – это свободные от снега скальные площади. Скала нагревается – одно давление. А кругом ледник, снега – давление совсем иное. Вот и получается видимость лучше некуда, небо ясное, и тут тебя при посадке как уносит в сторону километров на двадцать! И через пять минут снова всё тишь да благодать».



Антарктические «подснежники»

В июле 1978 г. Коллегия ГУГМС приняла решение о повторном открытии станции «Русская», которую пытались построить ещё в ходе 18-й САЭ. Работы по её возрождению были начаты в летний сезон 1979 г. Для выполнения научных программ был определен состав станции в количестве 9 человек во главе с В. М. Степановым. Однако из-за тяжёлых ледовых условий и отставания экспедиционного судна «Михаил Сомов» от графика работ в Антарктике, ещё во время нахождения судна в районе станции «Ленинградская» было решено временно прекратить все работы по созданию новой станции.

В остальном программа экспедиции была выполнена полностью. В обсерватории «Мирный» начала действовать фоновая станция по изучению состояния окружающей среды. Было совершено четыре внутриконтинентальных санно-гусеничных похода из «Мирного». Продолжались строительные работы в АМЦ «Молодёжная».

Участники 25-й САЭ (1979–1981 гг.) продолжали вести работы на шести ранее созданных станциях, а также наконец-то приступили к строительству станции «Русская», предназначенной для изучения

обширного участка побережья от моря Росса до западных берегов полуострова Антарктида, который долго оставался белым пятном. Для этой части Антарктиды не было карт глубин, здесь очень редко появлялись суда, а основные исследования были сделаны с самолётов.

26 февраля 1980 г. д/э «Гижига» осторожно подошёл к кромке однолетнего припая в районе мыса Беркс. 27 февраля был выполнен рекогносцировочный полёт, в ходе которого определена и размечена площадка для строительства станции, на берег доставлен небольшой домик ПДКО («Полярный дом Канаки-Овчинникова»). В тот же день с помощью вертолётов началась разгрузка судна и доставка грузов на место строительства станции. Всего на берег было перевезено 132 т генеральных грузов, 87 т ГСМ и 13 т продовольствия, строители и сотрудники будущей станции.

Одновременно с этим началось собственно строительство, временами прерываемое ураганными ветрами. Были построены здание ДЭС, служебно-жилой дом, склады, установлены радиомачты. Вечером 9 марта 1980 г. над самой отдалённой и труднодоступной прибрежной станцией в Антарктиде подняли Государственный флаг СССР.

Ещё в предыдущие посещения этих мест было отмечено, что климат здесь чрезвычайно суров, а для района, в котором теперь располагалась станция, характерны исключительно сильные ветры. Последующие замеры показали, что среднее число дней в году со скоростью ветра более 15 м/с составляет 264, более 30 м/с – 136, а в феврале 1984 г. здесь была зарегистрирована скорость ветра 77 м/с. Поэтому «Русская» – единственная станция, где не проводились аэрологические наблюдения, так как аэрологический шар можно выпускать при ветре не более 12 м/с. Конечно, такие ветры со снегом накладывали ограничения и на полёты авиации. Например, в один из первых мартовских дней снегом так засыпало прилетевший с «Гижиги» вертолёт, что его откопали и он смог подняться в воздух лишь через несколько дней, когда ураган стих.



Так выглядел дизель-электроход «Оленёк» после пожара в 1979 г.

Собственно авиаотряд 25-й САЭ должен был состоять из трёх самолётов Ил-14, двух самолётов Ан-6 и четырёх вертолёт Ми-8. Но в конце октября 1979 г. у берегов Дании в дизель-электроход «Оленёк», выполнявший экспедиционный рейс из Ленинграда в Антарктиду, врезался танкер Новороссийского морского пароходства «Генерал Шкодунович». Катастрофа унесла пять жизней, в том числе и механика авиаотряда. Начался пожар, в котором, помимо многого другого имущества и оборудования, сгорели самолёты и вертолёты

Вместо д/э «Оленёк» для участия в экспедиции был выделен д/э «Гижига». Пострадавшие при пожаре два Ми-8 и два Ан-6 были в сжатые сроки заменены, а сгоревший самолёт Ил-14 заменить не представилось возможным, поскольку эти машины уже не выпускали заводы, а для подготовки к полётам в Арктике старого самолёта необходимо было время. Поэтому в Антарктиду отправили только два Ил-14.

В 25-й САЭ наряду с «Гижигой» участвовали теплоходы «Башкирия» и «Эстония», научно-экспедиционное судно «Михаил Сомов», научно-исследовательское судно «Профессор Визе», а также лесовоз ледового класса «Пионер Эстонии», на трюмах которого закрепили два вертолёт Ми-8 и самолёт Ил-14.

Забрав по пути в Данию практически весь инженерно-технический состав, «Пионер Эстонии» 16 декабря пришёл в Антарктиду и встал на удаление 70 км от АМЦ «Молодёжная» – дальше не пустили льды. В этот же день началась выгрузка на припайный лед и сборка вертолёт. Вскоре все они перелетели на базу, а вот найти место для выгрузки одного из двух оставшихся Ил-14 никак не удавалось – на глазах разрушалось одно ледовое поле за другим. Наконец рано утром 18 декабря нашли площадку, где можно было собрать Ил-14 и откуда он мог взлететь. Самолёт выгрузили, оттащили вездеходом на 1,5 км от борта и начали быстро его собирать. После полудня началась ломка припая, и минут за двадцать лёд стал битым. Самолёт еле успели оттянуть подальше. Тут подошла зыбь, и лёд прямо на глазах начало взламывать. В любую минуту Ил-14 мог затонуть. Он был ещё не заправлен, а насос, который должен качать топливо, не смогли запустить. Три бочки горючего залили в баки самолёта ведрами. Одновременно механики закончили сборку машины. Как только завернули последнюю гайку, заработали моторы и лётчик В. И. Голованов пошёл на взлёт. Едва лыжи оторвались ото льда, они тут же повисли над чистой водой – трещина прошла точно по направлению к тому месту, откуда Голованов взлетал. Он поднял машину с обломка льдины длиной менее 700 метров.

На льду оставались тягач и люди. Тягач, минуя трещину, приблизился к судну, его застропили и подняли на борт. Потом подняли насос. Люди также благополучно успели перебраться на борт. Судно пошло на поиски другого места выгрузки, которое нашли в 15 милях от станции «Молодёжная».



Ледовую разведку ведёт «Ил-13». Командир воздушного судна Г. В. Попов, второй пилот В. П. Гамов.

Во время проводки теплоходов «Башкирия» и «Эстония» через ледовые поля в распоряжение станций «Молодёжная» и «Мирный» самые трудные участки проходили по данным авиаразведки. Порой в течение пяти часов самолёт Ил-14 находился в воздухе, корректируя курс судов и подсказывая наиболее приемлемые пути следования. Кроме того, с целью изучения дрейфа айсбергов с помощью искусственных спутников Земли на некоторых из них авиаторы установили специальные радиобуи.

2.7. Большие самолёты и большие аэродромы

В 1980 году возобновились полёты самолётов Ил-18 (но уже в варианте «Д») из Москвы в Антарктиду.

Этим рейсам предшествовала огромная работа специалистов ААНИИ и «Ленаэропроекта». Дело в том, что опыт первых трансконтинентальных советских перелётов на шестой континент в 1961 и 1963 годах показал, насколько рискованно летать через весь земной шар, не имея в Антарктиде надёжного аэродрома. В связи с этим специалистам Научно-исследовательского института Арктики и Антарктики поручили создать в Антарктиде аэродром для посадки тяжёлых самолётов на колёсном шасси.

Задача эта оказалась крайне сложной. Ведь Антарктиду хоть и называют континентом льда, найти среди целины готовый ровный

участок для посадок тяжёлых колёсных самолётов до этого никому не удавалось. Да и льды там редко выходят на поверхность. В прибрежных районах на участках, приемлемых по рельефу для создания аэродромов, снежно-фирновый покров имеет толщину в несколько десятков и сотен метров, и только ниже находится мощный ледовый покров материка, который не влияет на несущую способность снежного слоя. Скальные же выходы настолько редки и изрезаны, что использовать их под строительство грунтового аэродрома практически невозможно.

Но ленинградские учёные и инженеры всё же взялись за разработку уникальной технологии строительства аэродрома на рыхлом снегу. Вскоре в работу включились ведущие специалисты Научно-исследовательского института оснований и подземных сооружений, а также сотрудники «Ленаэропроекта». Тогда и была выдвинута идея построить аэродром путём послойного уплотнения снега и создания на рыхлом основании толстой и прочной снежно-ледовой плиты. Предложенный способ создания таких полос нигде до этого не апробировался: ни в Арктике, ни в Антарктике.

В середине 1960-х годов возле «Мирного» под руководством начальника станции Н. А. Корнилова проводились исследования по созданию взлётно-посадочной полосы на таком снежно-ледовом основании. Для этого были созданы опытные участки, где разрабатывались и испытывались новые методы и производились необходимые расчёты.



Встреча самолёта Ил-18Д на аэродроме станции «Молодёжная». 1980 г.

На станции «Молодёжная» изыскательские работы проводил гляциогеографический отряд С. Э. Городецкого. На опытных участках отработывалась уникальная технология искусственного намораживания и механического уплотнения снежно-фирновой поверхности.

В 1974 г. под руководством научного сотрудника ААНИИ В. Д. Клокова был построен первый опытный участок такой взлётно-

посадочной полосы. Дальнейшие исследования и испытания проводились аэродромными отрядами института «Ленаэропроект» под руководством Г. Я. Ключникова.

Два года ушло на строительство аэродрома в 12 км восточнее станции «Молодёжная», в районе её метеорологического центра у горы Вечерняя. С помощью специальных дорожных машин строители собирали снег, оплавляли его и слой за слоем укатывали тяжёлыми катками, создавая из него прочную полутораметровую плиту. Затем катали по ней специально изготовленный 70-тонный макет самолёта Ил-18. К концу 1979 г. были подготовлены: ВПП длиной 2560 м и шириной 42 м, две боковые полосы безопасности шириной 50 м, две концевые полосы безопасности, перрон с деревянным настилом для технического обслуживания двух самолётов Ил-18Д. Аэродром оснастили радионавигационными средствами. Завершающее испытание провели настоящими посадками самолёта Ил-14, который с лыж переставили на колёса.

После этого было дано разрешение на полёт к АМЦ самолёта Ил-18Д «СССР-74267» с двумя сменными экипажами (командиры А. Н. Денисов и Е. П. Бунчин, ведущий специалист Ж. К. Шишкин, руководитель перелёта Б. Д. Грубый). Интересно отметить, что этот Ил-18Д был построен в конце 1968 г. на заводе «Знамя Труда» в варианте с правительственным салоном и (по информации из журнала «Авиация и космонавтика» № 7 за 1997 г.) до поступления в 1979 г. из 235-го отряда во Внуковское производственное объединение мог быть самолётом-саломом Ю. В. Андропова.



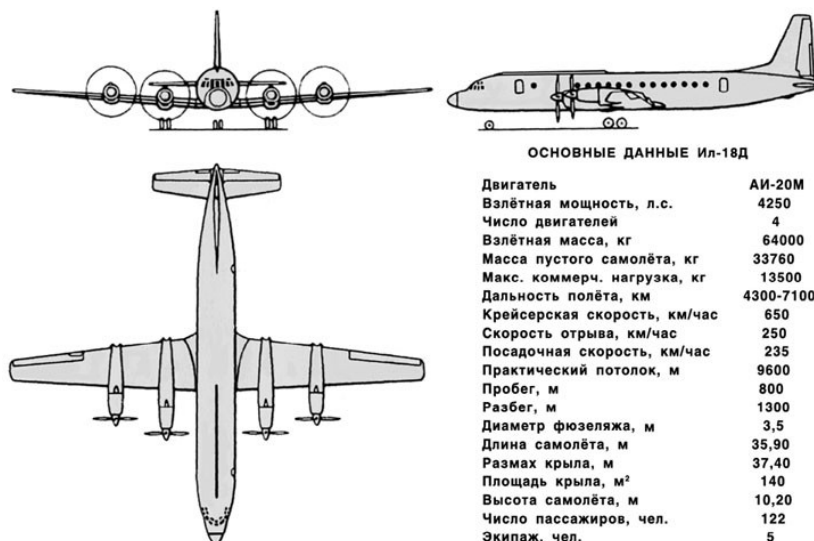
Подготовка весового макета для проверки снежного аэродрома.

Перелёт начался 10 февраля 1980 г. из Внуково, но на этот раз решили опробовать более короткий маршрут через Одессу, Каир, Аден, Мапуту на станцию «Молодёжная». Он сократил длину воздушного моста к ледовому континенту до 16 тыс. км в и 26 лётных часов. Самым ответственным участком перелёта был последний, поэтому в океане, посередине маршрута, откуда ещё можно было вернуться в Африку, дрейфовал на всякий случай теплоход «Профессор Визе». В Антарктиде в качестве запасной площадки выбрали аэродром в «Новолазаревской»

– правда, там была очень короткая ВПП, больше подходящая для Ил-14. На крайний случай рассматривался вариант посадки на воду, для чего на борту в дополнение к индивидуальным спасательным жилетам предусмотрели надувные плоты – Ил-18Д при благоприятных условиях мог после приводнения держаться на поверхности океана около 30 минут. Этого должно было хватить для развертывания спасательных средств.

13 февраля вышли на участок маршрута, где ещё никогда не летали отечественные самолёты. Полёт проходил в сложных метеоусловиях: достаточно сказать, что из-за сильного встречного ветра крейсерская скорость самолёта снизилась с 630 до 560 км/ч, что привело к повышенному расходу горючего. Не помогло и изменение высоты полёта. Но в итоге всё обошлось. При подходе к станции «Молодёжной» погода улучшилась. Через разрывы в облаках стали видны айсберги. Когда пилоты посадили многотонный колёсный самолёт на новую полосу – сзади не осталось даже следов на уплотнённом поле. Путь от Москвы до Антарктиды занял три дня с остановками и только около 27 лётных часов, тогда как морской переход продолжался от 60 до 80 суток! Возле остановившейся машины сразу начался митинг полярников.

16 февраля 1980 г. из «Молодёжной» Ил-18Д совершил беспосадочный перелёт к Южному географическому полюсу и обратно через самое высокое место ледового материка – плато Советское (до 4000 м над уровнем океана). Во время этого полёта участники экспедиции выполнили комплекс наблюдений и открыли выходы коренных горных пород на куполе Антарктиды.



Сх. 7. Дальнемагистральный пассажирский самолёт Ил-18Д с турбовинтовыми двигателями отличался увеличенными дальностью полёта и коммерческой нагрузкой. В 1965–1969 гг. было построено 122 Ил-18Д.

23 февраля 1980 г. самолёт вернулся в Москву, за 79 лётных часов (туда и обратно) преодолев расстояние 45 660 км, из них 10 тысяч – над Антарктидой. Этот перелёт положил начало регулярным полетам самолётов из СССР в Антарктиду, которые продолжались до 1992 года.

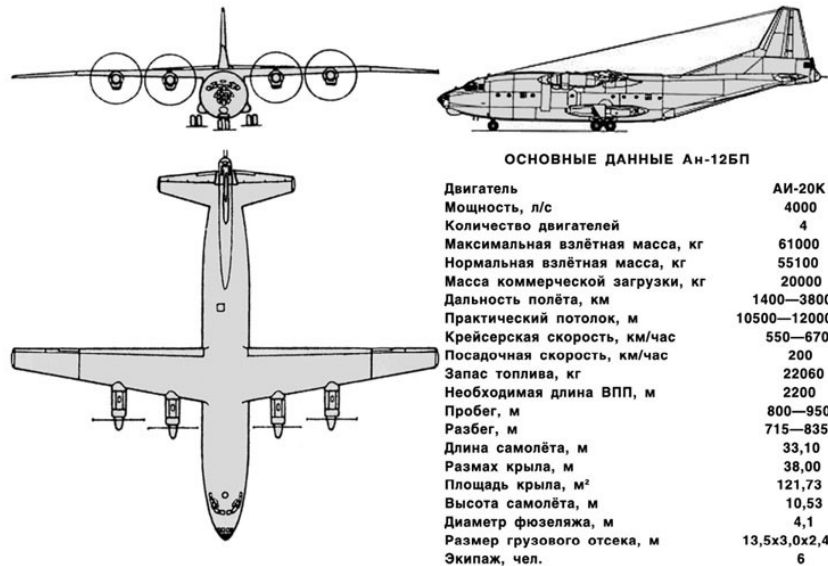
В 26-й САЭ (1980–1982 гг.) впервые запланированную доставку и вывоз зимовочного состава АМЦ «Молодёжная» осуществил самолёт Ил-18Д (командир А. Н. Денисов), на протяжении экспедиции совершивший четыре рейса из Ленинграда на ледяной континент.

Экспедиционным авиационным отрядом из 119 человек руководил В. И. Голованов, а авиапарк состоял из четырёх самолётов Ил-14, двух Ан-6 и пяти вертолётов Ми-8.

С 1982 года начал действовать второй большой снежно-ледовый аэродром, расположенный на Земле Королевы Мод, в 15 км к юго-западу от станции «Новолазаревская». Для обеспечения безопасности полётов по трассе «Мирный» – «Восток» снова была организована база «подскока» «Комсомольская», где поставили домики и подготовили ВПП.

Далее «Ленаэропроект» приступил к изучению возможности перелётов тяжёлых самолётов между станциями Антарктиды: АМЦ «Молодёжная», станция «Новолазаревская», обсерватория «Мирный» и станция «Восток».

Снабжение береговых станций, в том числе открытой в прошлом сезоне «Русской», по-прежнему осуществлялось вертолётами Ми-8. Также в тот год должны были открыться две новые полевые базы в районе моря Уэдэлла. Но ледовая разведка показала, что морские суда не пройдут в нужный район, поэтому было решено начать строительство базы и забросить туда грузы и ГСМ самолётом Ил-14. 5 января начались их регулярные полёты по два раза в сутки при наличии лётной погоды, и 22 января эта база, условно названная «Геолог», была открыта. Базу «Шельф» в 107 км к востоку от «Геолога» открыли 22 февраля 1981 г.



Сх. 8. Военно-транспортный самолёт Ан-12 выпускался серийно в 1957–1972 гг. на трёх авиазаводах. Всего были построены 1243 машины. За годы производства неоднократно модернизировался.

8–9 февраля 1981 г. во время выполнения аэромагнитных измерений по маршруту «Дружная» – Южный полюс – «Дружная» самолёт Ил-14 (руководитель перелёта В. И. Голованов, начальник рейса Е. Н. Каменев) впервые приземлился на Южном географическом полюсе. В этой экспедиции активно работала метеоритная группа, которая с Ил-14 обследовала окрестности станций «Новолазаревская», «Молодёжная», баз «Дружная-1» и «Дружная-2».

Общий налёт самолётов Ил-14 в тот год достиг 1707 часов, Ан-6 – 500 часов, вертолётов Ми-8 – 1700 часов.

В 27-й САЭ (1981–1983 гг.) люди и авиатехника для доставки в Антарктиду были распределены по разным судам: на теплоходе «Башкирия», отправлявшемся из Одессы, уходили 68 человек – лётный, инженерно-технический состав и руководители полётов; на грузовом судне «Пионер Эстонии» – 12 человек авиатехнического состава, один самолёт Ил-14, два Ан-6 и два вертолёт Ми-8; на дизель-электроходе «Василий Федосеев» – 10 человек инженерно-технического состава и три вертолёт Ми-8. Одновременно самолёт Ил-18Д должен был забрать 22 человека лётного, инженерно-технического состава и руководителей полётов. Грузовые суда и Ил-18Д отправлялись из Ленинграда.

Первая группа под руководством заместителя командира авиаотряда Е. Скларова 2 ноября вылетела на Ил-18Д и уже 6 ноября приземлилась в «Молодёжной», где сразу же приступила к работе по созданию подбаз топлива, обеспечению грузами станций

«Новолазаревская», «Мирный», «Восток» и проведению ледовых разведок. Авиатехнику, которая оставалась в «Молодёжной» на зимнем хранении, подготовила зимовочная группа авиаотряда под руководством инженера О. Акимова. Но вскоре Антарктида внесла в работу авиаторов очередную коррективу.

В ночь с 30 ноября на 1 декабря над «Молодёжной» разыгрался ураган с порывами ветра до 45 м/с, который вырвал из гнезд крепления цистерну весом в 4,5 т, перебросил её через высокую каменную гряду и погнал в сторону аэродрома «Нижний», лежавшего в восьмистах метрах от скалы, к которой бочка была принайтована. В конце концов её загнало под носовую часть и винт самолёта Ил-14 «СССР-41808». Ремонт машины затянулся почти на месяц. Но когда механики под руководством старшего инженера авиаотряда А. И. Колба сдали машину экипажу, лётчики сказали, что она стала летать даже лучше, чем до ремонта.

Когда к берегам Антарктиды подошли суда экспедиции, авиаотряд был разделён на три группы. В группу у станции «Дружная» вошли 70 человек: два экипажа Ил-14 – В. Белова и В. Дяблова, три экипажа Ми-8 – О. Горюнова, М. Хренова и А. Кузьменко, два экипажа Ан-6 – В. Степанова и Н. Пимашкина, а также инженерно-технический состав; к станции «Мирный» вылетели 25 человек: два экипажа самолётов Ил-14 – В. Аполинского и В. Ерчева, а также инженеры и техники; третья группа, которая базировалась на НЭС «Михаил Сомов», состояла из 18 человек – двух экипажей вертолётов Ми-8 – В. Воробьева и В. Иванова, а также инженерно-технического состава.

Часто лётчикам приходилось принимать участие в беспримерных по трудности полётах. Так, 17 марта 1982 г. (уже после закрытия лётного сезона) пришлось провести санитарный рейс самолёта Ил-14 «СССР-41808» из «Молодёжной» на «Восток» (командир авиационного отряда Е. Д. Кравченко, командир самолёта В. И. Белов). Самолёт совершил посадку у станции «Восток» при температуре воздуха -62° , что в экстремальных условиях антарктического высокогорья являлось исключительным событием. Этот перелёт был подробно описан в книге «С Антарктидой – только на «Вы» одним из главных его участников Е. Д. Кравченко, которому помогал известный авиационный журналист В. М. Карпий. В кратком изложении всё происходило так:

14 марта 1982 г. со станции «Восток» пришла радиограмма – от сильного приступа гипоксии (кислородное голодание) умирает один из полярников. Нужна его срочная эвакуация. Но из-за сильнейших морозов и высоты аэродром на «Востоке» закрывается в начале февраля и до декабря самолёты туда не летают – техника просто не приспособлена для таких температур. Остывают головки цилиндров, стынет масло в трубопроводах, бензин кристаллизуется. Двигатели просто встанут. Поэтому всю зиму люди, живущие на «Востоке», знают:

что бы ни случилось – никто на помощь не придёт. Но неписанный закон Арктики «никого в беде не бросать» никто и никогда не отменял.

Вечером 15 марта экипаж был на аэродроме. Самолёт к вылету готов, баллоны с кислородом и медикаменты погружены – если самолёту на станции не удастся сесть, их сбросят на парашюте. Запустили двигатели, самолёт трясся, но с места из-за липкого снега не сдвинулся. Пригнали трактор, зацепили тросом самолёт и стали утюжить полосу лыжами. Однако даже по наезженной полосе взлететь не удалось. Вылет отложили на утро.

На следующий день на «Востоке» теплее не стало, а вот в «Молодёжной» подморозило, снег покрылся корочкой. Дали команду на взлёт. На сей раз лыжи легко скользили.

От «Молодёжной» до станции «Мирный» по прямой бо-лее двух тысяч километров. Вдоль берега ещё длиннее, но зато здесь больше ориентиров. Решили лететь напрямую через горный хребет. Через 6 часов 22 минуты самолёт приземлился в «Мирном». Позади была самая лёгкая часть пути, впереди полёт «Мирный» – «Восток», около полутора тысяч километров. Вылет назначили на следующее утро, а пока здесь умельцы соорудили переносную барокамеру, которую можно было бы сбросить на парашюте, если сесть не удастся.

17 марта Ил-14 поднялся над обсерваторией «Мирный» и пошёл, набирая высоту, от берега океана вглубь Антарктиды. На борту, кроме экипажа, находились врач Леонид Маврицын и старший инженер авиаотряда Аркадий Колб.

Ещё из «Молодежной» Кравченко отправил телеграмму начальнику «Востока»: просил пригладить полосу, а в её начале сделать наледь. Перед вылетом из «Мирного» получил информацию – наледь сделали в сто метров, но это мало. Снег в это время на станции как наждак: по нему лыжи не скользят, поэтому решили его оплавить.

Все понимали: на «Востоке» делали всё, что можно. Люди работали на полосе в километре от станции на лютom морозе третьи сутки. Прямо на полосе в бочках грели воду и лили на снег – делали каток, по которому будут скользить лыжи самолёта. Таскали воду, горючее, волокуши. Задыхались, обмороживались.

Самолёт прошёл над полосой. У её края стояли полярники около саней. На санях укутанный лежал больной, которого привезли на полосу в надежде, что его удастся забрать.

Ил-14 снизился и плавно коснулся снежного покрова. Останавливаться нельзя, лыжи быстро примерзнут. Через 10 минут двигатели остынут и выйдут из строя. Бортмеханик с инженером выкидывали мешки с лекарствами, кислородные баллоны, тюк с барокамерой. А полярники во главе с начальником станции Астаховым стояли у края полосы как вкопанные. Кравченко открыл боковую форточку. Ледяной воздух ворвался в кабину, но начальник авиаотряда закричал изо всех сил:

– Убирайте груз! Скорее убирайте всё с полосы!

Но гул двигателей заглушал крик. Ему махали руками, приветствовали. Тогда бортрадист Ю. Пустохин выпрыгнул на ходу из самолёта и помчался к полярникам, забыв даже натянуть перчатки. Подбежал, уже задыхаясь, хрипя:

– Груз убирайте! Больного на борт! Быстро!

Двигатели не останавливали. Они и так замерзают, вот-вот заглохнут. Со своих мест пилоты не вставали. Кравченко высунулся в форточку и посмотрел за погрузкой. Носилки втащили, двери захлопнули. Полторы минуты простоял самолёт на «Востоке». Если бы погрузка немного затянулась, они не смогли бы взлететь. Прибавили оборотов. Ил-14 сдвинулся и начал разбегаться, но никак не мог взлететь. Уже после окончания взлётной полосы, словно набрав второе дыхание, он оторвался от наста.

Когда подлетали к «Мирному», у больного появились первые признаки улучшения – когда прилетаешь с «Востока» на береговую станцию, наступает расслабление от избытка кислорода.



Буксировка вертолёта Ми-8 возле одной из станций в Антарктиде.

Участники полёта долго стояли у самолёта. Дышали, отходили от высоты и напряжения, которое у них было девять часов, пока летели на станцию и обратно. Потом лётчикам отдали целую кипу радиogramм с поздравлениями со всех антарктических станций.

Всего же в ходе 27-й САЭ экипажи самолётов и вертолётов налетали более четырёх тысяч часов и перевезли почти 1760 т грузов. Столько до этого ещё ни в одну экспедицию не делали.

Основные сезонные полевые исследования 28-й САЭ (1982–1984 гг.) и 29-й САЭ (1983–1985 гг.) были развернуты на шельфе моря Уэдделла, в горах Антарктического полуострова, а также в районе озера Бивер на Земле Мак-Робертсона, где была создана новая полевая сезонная база «Союз». Также выполнялись систематические наблюдения в АМЦ «Молодёжная», обсерватории «Мирный», на станциях «Восток», «Новолазаревская», «Беллинсгаузен», «Ленинградская» и «Русская». Кроме того, проводились работы по научно-оперативному обеспечению

воздушного сообщения, а также плавания промысловых, экспедиционных и транспортных судов.

В 1985 г. вышло Постановление Совета Министров СССР «О расширении геолого-геофизических исследований в Антарктике и укреплению материально-технической базы». Получила развитие концепция широкого охвата Антарктиды геолого-геофизическими исследованиями. В короткие сроки были созданы и расширены полевые базы «Дружная-1», «Дружная-2», «Дружная-3» в Западной Антарктиде и «Дружная-4», «Союз» и круглогодичная геологическая станция «Прогресс» в Восточной Антарктиде, были возобновлены работы в Восточной Антарктиде и начаты аэрогеофизические исследования в Центральной Антарктиде с использованием геофизической лаборатории на тяжёлом самолёте Ил-18Д, а также первые морские сейсмические исследования на арендуемых судах. Численность геолого-геофизической части САЭ достигала 240 человек. Ежегодно работы обеспечивали два судна ледового класса, сухогруз и пассажирское судно, на материке работали 4-5 самолётов Ил-14 и Ан-6, до трёх вертолёт Ми-8, самолёт Ил-18Д.

Общее число участников экспедиций увеличивалось с каждым годом. Если в 18-ю САЭ оно составляло 712 человек, в 21-ю САЭ – 828 человек, то в последующие экспедиции число участников превышало 1000 человек. Такое увеличение численности экспедиций объясняется ростом объёмов сезонных геолого-геофизических работ, большая часть которых обслуживалась полярной авиацией.



Вертолёт Ми-8 из 30-й САЭ. 1985 г.

Возросшая интенсивность авиаперевозок потребовала развития аэродромной сети на шестом континенте, а также привлечения к работам новых типов самолётов.

14 ноября 1984 г. самолёт Ил-18Д был впервые сел на реконструированный аэродром станции «Новолазаревская». Следующей задачей авиационной связи СССР с Антарктидой являлась замена Ил-18Д на новые тяжёлые транспортные самолёты Ил-76ТД, которые предназначались в первую очередь для оперативной транспортировки на большие расстояния крупногабаритных грузов.

В 1985 г. было принято решение о подготовке Ил-76ТД для полётов в Антарктиду, а к началу 1986 г. в ГосНИИ ГА закончились работы и испытания по обеспечению первого такого рейса. Грузовая кабина самолёта была переоборудована в пассажирский салон на 94 места с буфетом-кухней, дополнительным санитарно-техническим и аварийно-спасательным оборудованием. Эта модификация получила название Ил-76ТД «Антарктида». Одновременно модернизировались снежно-ледовые аэродромы у станций «Молодёжная» и «Новолазаревская».

В период с 18 февраля по 4 марта 1986 г. на самолёте Ил-76ТД «Антарктида» («СССР-76479»)^[18] был выполнен первый полёт по «центральному» маршруту Москва – Ларнака – Джибути – Мапуту – «Новолазаревская» – «Молодёжная» и обратно. **Впервые в мире экипаж тяжёлого транспортного самолёта совершил посадку на снежно-ледовом аэродроме станции «Мирный».**

Лайнер доставил в Антарктиду 58 участников 31-й САЭ и вывез 59 участников 30-й САЭ, а также около 15 т грузов. Перелёт получил высокую оценку специалистов, позволил значительно сократить время доставки советских экспедиций на антарктические станции, увеличить продолжительность и эффективность работ по изучению ледового материка.

В связи с увеличением взлётной массы в три раза потребовались дополнительные теоретические и натурные исследования для обеспечения полной безопасности взлётов и посадок в Антарктиде. Эта задача осложнялась отсутствием в Антарктиде испытательной установки весом 180 т с колёсными шасси Ил-76. Теоретические расчеты деформирования и несущей способности снежного покрытия проверялись в Сибири на аэродромах Омска, а также возле посёлков Красноселькуп и Харасавей в Ямало-Ненецком автономном округе. Здесь лётчиками ГосНИИ ГА В. Уплеем и Ж. Шишкиным были проведены опытные взлёты и посадки самолёта Ил-76ТД, показавшие хорошие результаты.

Плановые полёты Ил-76ТД из СССР в Антарктиду продолжались до 1991 года. Использование этих машин для доставки научного персонала и грузов непосредственно из СССР значительно расширило возможности проведения работ экспедиции. Кроме того, стало доступным изучение структуры геофизических полей в центральных районах Антарктиды с помощью авиации.

Во время 30-й САЭ (1984–1986 гг.) и 31-й САЭ (1985–1987 гг.) стандартные стационарные наблюдения выполнялись на семи станциях. Силами участников экспедиций была введена в действие первая очередь системы научно-оперативного обеспечения работающих в Антарктике судов и воздушных средств сообщения.

Проводились авиадесантные рекогносцировочные геолого-геофизические исследования в горах Уилкинс и Хеберг, а также в северной части Земли Элсуэрта и на Антарктическом полуострове. С

борта самолёта-лаборатории Ил-18Д были выполнены опытно-методические геофизические работы, охватившие обширные территории от подводного хребта Гуннерус на западе до восточного края шельфового ледника Эймери на востоке.

Расширился объём работ по научно-оперативному обеспечению плавания судов в Южном океане и полётов самолётов в Антарктике. Эти работы выполняли бюро погоды в АМЦ «Молодёжная», а также научно-оперативные группы в обсерватории «Мирный», на станциях «Беллинсгаузен» и «Ленинградская» и полевой базе «Дружная-1».

Но вошла 30-я САЭ в советскую историю покорения шестого континента дрейфом НЭС «Михаил Сомов» и самоотверженными работами моряков и лётчиков по спасению судна и людей на его борту.

15 марта 1985 г. «Михаил Сомов», обеспечивая станцию «Русская», находился в море Росса. Вообще-то по всем планам эта операция должна была завершиться ещё в феврале, но, как это часто случается, в сроки не уложились. А в тот день в результате резкого усиления ветра до 50 м/с «Сомов» начало зажимать тяжёлыми льдами. Правда, поначалу казалось, что беда пройдет стороной. Уже через несколько дней, используя данные ИСЗ и ледовой авиаразведки, судно по трещинам вышло из опасной зоны и к 26 марта оказалось на удалении около 120 км от побережья. Но здесь оно снова попало в зону льдов, толщина которых достигала уже полуметра. Скорость дрейфа была незначительной – не более 4–5 миль в сутки, но кромка дрейфующего льда с каждым днём всё дальше уходила на север. К середине апреля ледовые авиаразведки, произведенные с помощью вертолёт Ми-8, показали – самостоятельно «Михаил Сомов» из ледового плена уже не выйдет.

Тогда с теплохода «Павел Корчагин», дежурившего теперь у кромки дрейфующего льда, на «Сомов» был послан вертолёт Ми-8, который эвакуировал 77 участников экспедиции и членов экипажа. На судне оставались 53 человека во главе с капитаном.

Чтобы выручить судно из дрейфующей ловушки, Министерство морского флота послало на помощь ледокол «Владивосток», а Министерство гражданской авиации – звено вертолёт Ми-8 под командованием Б. В. Лялина. С креплением Ми-8 на судне возникли определённые сложности. На ледоколе хотя и была вертолётная площадка и ангар, но они не рассчитывались на такие большие машины, а другие типы были бесполезны, так как не имели нужной грузоподъёмности и дальности полёта.

Пока ударными темпами готовилась спасательная экспедиция, у «Михаила Сомова» руль и винт заклинило льдом. При этом судно дрейфовало южной полярной ночью в центре устойчивых многолетних льдов при температуре воздуха минус 25–30 градусов. От чистой воды «Михаила Сомова» отделяло более 900 км ледяных просторов, и его вполне могла постичь печальная участь «Челюскина» – вблизи корабля

уже поднялись торосы, высота которых достигла верхней палубы. Пришлось сократить расход электроэнергии, пара, пресной воды. Отказались от обогрева ряда служебных помещений, балластных танков. Санитарный день теперь устраивали только два раза в месяц. Принятые меры позволили экономить ежедневно до 2,5 тонн горючего.

Наконец 15 июня в точке 63° ю. ш., 160° з. д. к кромке дрейфующего льда подошёл «Владивосток» и здесь встретился с грузовым теплоходом «Павел Корчагин». После передачи на борт ледокола вертолёт Ми-8 и 195 бочек с керосином «Павел Корчагин» отправился к родным берегам.



Авария самолёта Ил-14 «СССР-41834» на АМЦ «Молодёжная». 7 ноября 1987 г.

Снимки со спутника показали, что югу от «Владивостока», в нескольких десятках миль, в массиве тяжёлых льдов начиналась зона трещин, но к ним можно было добраться, только выполнив разведку льда с вертолёта. Это надо было сделать за три-четыре часа светлого времени.



Посадка Ил-76ТД на аэродром в Антарктиде.

Первый вылет состоялся 19 июня. Весь дальнейший переход на юг проходил только в сопровождении вертолёта. По проложенному им

маршруту, преодолевая разводья, трещины и каналы, периодически форсируя тяжёлые перемычки, ледокол стал приближаться к «Михаилу Сомову».

22 июля всего около часа лётного времени отделяли ледокол от его цели. На таком расстоянии доставка топлива дрейфующему судну уже не представляла собой серьёзной задачи. Безопасность людей, находившихся на его борту, была обеспечена.

Утром 26 июля ледокол «Владивосток» подошёл к последней ледовой перемычке перед «Михаилом Сомовым», обколол лёд вокруг него и взял под проводку. Не теряя времени, оба судна стали выходить на север, пользуясь уже знакомой «Владивостоку» системой каналов, трещин и разводий. Вскоре оба судна вышли на чистую воду.

Многие участники этой спасательной экспедиции получили высокие государственные награды, а Б.В. Лялин и руководитель похода А. Н. Чилингаров в феврале 1986 г. были удостоены звания Героя Советского Союза.

На этот раз всё прошло благополучно, но, к сожалению, в 30-й и 31-й САЭ не обошлось без авиакатастроф. 25 декабря 1985 г. у станции «Комсомольская» при взлёте упал Ил-14 «СССР-04180». Экипаж остался невредим, но самолёт был списан. А 17 февраля 1986 г. на маршруте «Молодёжная» – «Мирный» разбился Ил-14М «СССР-41816».

Произошла эта трагедия всего в 240 км западнее «Мирного» у горы Гауссберг. В условиях очень плохой видимости, обледенения и сильного встречного ветра скорость самолёта упала до 140 км/ч. Экипаж стал менять высоту и направление полёта, стараясь обойти непогоду, и выработал топливо. В условиях белой мглы пилоты попытались посадить машину на ледник Филиппи, но она врезалась в ледяную гору. Погиб весь экипаж: командир В. А. Петров, второй пилот А. М. Кладов, штурман А. С. Пучков, бортмеханик В. Ф. Романов, бортрадист А. И. Пономарёв, авиатехник В. И. Ерёмин. Поисковый самолёт В. И. Голованова нашёл обломки самолёта только через три недели – по его торчащему из снега хвосту.



Под крылом самолёта теплоход «Павел Корчагин» с грузами для 30-й САЭ у станции «Молодёжная».

На месте трагедии удалось приземлиться вертолёту Ми-8 Ю. Зелинского. Прodelанные шурфы показали, что обломки разбросаны на несколько сотен метров от места удара. Из экипажа было найдено лишь тело бортрадиста.

После этой катастрофы начальник 31-й Советской антарктической экспедиции несколько дней не давал «добро» на посадку на новом аэродроме у АМЦ «Молодёжная» большого транспортного Ил-76 – боялся новой аварии. Но экспедиция требовала новых грузов, и 25 февраля 1986 г. Ил-76ТД («СССР-76479») благополучно «приледнился» на «Молодёжной». Полосу так укатали, что даже колеи от колёс на снегу не осталось.

Это была первая в мире посадка на лёд тяжёлого самолета подобного класса.

В 32-ю САЭ (1986–1988 гг.) в работах экспедиции участвовало рекордное число – 1435 человек (на зимовку оставалось от 200 до 400 человек). В январе 1987 г. была создана полевая база «Оазис-2», названная так в отличие от действовавшей здесь в 1956–1959 гг. советской станции «Оазис», которая была впоследствии передана Польше и получила название «Добровольский».

В 1988 г. впервые за 30 лет антарктических исследований состоялась первая советская инспекция зарубежных антарктических станций^[19]. Особое внимание было обращено на запрещение проведения здесь любых мероприятий военного характера и захоронение радиоактивных материалов, а также на выполнение моратория на поиск, разведку и разработку антарктического минерального сырья и на соответствие объёма информации, содержащейся в ежегодных национальных отчётах, объёму реально собираемой на антарктических станциях информации.



Герой Советского Союза Б. В. Лялин. В гражданской авиации с 1965 г. Прошёл путь от второго пилота вертолётa Ми-4 до заместителя генерального директора авиакомпании. Выполнял полёты в районах Крайнего Севера, Арктики и Антарктиды. Многократный участник российских антарктических экспедиций. Проявил мужество и высокое мастерство при спасении научно-исследовательского судна «Михаил

Сомов». Участник ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС.

Возглавлял советскую инспекционную группу заместитель председателя Госкомгидромета А. Н. Чилингаров. Для изучения организации гидрометеорологических, гляциологических, геофизических, топографо-геодезических и картографических работ на зарубежных станциях в группу были включены представители различных ведомств СССР. Эту комиссию нужно было доставлять на все наши советские антарктические станции, а также на иностранные – «Халли-Бей», «Неймайер», «Санаэ», «Сёва», «Моусон».

В распоряжение инспекции был предоставлен новый советский самолёт Ан-74 «СССР-72003», являвшийся северным вариантом самолёта Ан-72, с более мощным ра-диолокатором и с возможностью установки лыжного шасси. Самолёт специально проектировался для работы на необорудованных площадках. Его экипаж в этой экспедиции состоял из испытателей КБ имени О. К. Антонова (командир В. Г. Лысенко).

Маршрут в Антарктиду протяжённостью в 17 000 км прошёл через Италию, о-ва Зелёного Мыса, Бразилию и Аргентину. Основной базой Ан-74, которого из-за расположения двигателей скоро все стали называть «Чебурашкой», стала станция «Молодёжная». Кроме обслуживания инспекции за время экспедиции самолёту дважды пришлось совершать санитарные рейсы, эвакуируя больного советского моряка в аргентинский Рио-Гранде и двух разбившихся на снегоходе австралийцев в Буэнос-Айрес.

Сложными выдались шесть рейсов по доставке грузов на станцию «Восток», расположенную на высоте почти 3600 метров над уровнем моря. 27 ноября впервые в истории этой станции на её ВПП произвёл посадку самолёт на колёсном шасси. Но после посадки выяснилось, что здесь не удалось сделать достаточно прочную основу взлётной полосы на перемороженном сухом снегу. Взлёт «Чебурашки» был очень тяжёлым – если на посадке пробег составил 660 метров, то при взлёте разбег был уже около полутора километров. Колёса катились то по твердому участку полосы, то вдруг проваливались в рыхлую её часть и гасили с таким трудом набираемую скорость. На этот раз помогли мастерство и выдержка пилота В. Г. Лысенко, которому с помощью нештатного довыпуска закрылков всё же удалось у самого края полосы поднять машину в воздух.



Сх. 9. Ил-76 стал первым в истории СССР военно-транспортным самолётом с турбореактивными двигателями.

В следующих полётах закрылки уже довыпускали на скорости 100 км/ч. Каждым рейсом удавалось доставлять на «Восток» 2,5 т грузов, что раз в десять превышало возможности Ил-14, но стало ясно – дальнейшая эксплуатация Ан-74 на этом аэродроме пока невозможна.

Всего в Антарктиде на Ан-74 выполнили 65 полётов. 26 января 1989 г. самолёт благополучно вернулся в Киев, преодолев за 3 месяца более 100 тыс. км. К сожалению, лыжи на «семьдесятчетверке» так и не появились (хотя работы над их созданием велись), поэтому больше ни один такой самолёт в Антарктиду не летал. Для внутриконтинентальных перелётов делегации пришлось использовать отечественный Ил-14 на лыжах, а также авиатранспортные средства Чили, США и Новой Зеландии.

Следует заметить, что и советские станции в эти годы активно посещались гражданами других государств. Так, в период деятельности 33-й САЭ (1987–1989 гг.) на советских антарктических станциях побывало более 1200 иностранцев, среди которых были известные учёные, представители организации «Гринпис», корреспонденты зарубежных газет и журналов, кино- и телеоператоры. На станциях «Восток» и «Мирный» часто совершали посадки американские самолёты Си-130 «Геркулес» на лыжах, на АМЦ «Молодёжная» – австралийские самолёты и вертолёты, станцию «Беллинсгаузен» посещали туристические суда. На советских станциях зимовали учёные из ГДР, Монголии, США, Чехословакии, Польши, Монголии, Кубы и других стран. На американских станциях «Амундсен-

Скотт», «Мак-Мёрдо», австралийских – «Моусон» и «Дейвис» выполняли исследования метеорологи, геологи и геофизики из СССР.

В Антарктиду основная часть личного состава экспедиций теперь доставлялась на самолётах Ил-18Д и Ил-76ТД (командиры экипажей В. Я. Шапкин и А. Н. Быстров) уже в октябре, что позволяло начинать работу раньше, чем обычно, используя в полном объёме для полётов весеннее и летнее время. Всего же за сезон самолётами на шестой континент и обратно был переброшен 651 человек. В основном эту работу выполнил Ил-76ТД, который совершил 4 полёта. А Ил-18Д включился в научную работу, которую ему пришлось выполнить над огромной территорией Антарктики.

Внутри континента использовались четыре самолёта Ил-14 (командиры экипажей И. В. Шубин, А. Н. Сотников, В. П. Гамов, В. М. Казёнов), два Ан-6 (командиры Н. А. Богоявленский, А. И. Беглов), шесть вертолёт Ми-8 (командиры В. С. Сигидиненко, А. Н. Кармазинский, А. Г. Ерохин, С. И. Маслов, Г. Н. Лабутин, Е. П. Васильев).

5 февраля 1987 г. вертолёт Ми-8 сразу после взлёта с полевой базы станции «Дружная-2» попал в снежный вихрь, зарылся в снежный покров и разрушился. Пассажиры и экипаж получили травмы различной степени тяжести.

7 ноября 1987 г. при выруливании на старт на нижнем аэродроме АМЦ «Молодёжная» Ил-14 под управлением В. П. Гамова попал в трещину, подломал переднюю стойку шасси и встал на нос, повредив и его. Экипаж и пассажиры не пострадали, но машина нуждалась в серьёзном ремонте.

В 34-й САЭ на «Молодёжной» был введён в эксплуатацию новый пеленгатор Р-703, который улучшил качество навигационного обслуживания полётов. В конце 35-й САЭ такие пеленгаторы установили в «Мирном» и «Новолазаревской», но использовать их в то время практически не пришлось.



Опытный Ан-74 во время первых полётов над полярными льдами. Апрель 1985 г.

В 34-й экспедиции один из двух оставшихся в эксплуатации самолётов Ил-14 («СССР-52066») 26 января 1989 г. сгорел на стоянке в

«Мирном» во время заправки топливом. Вероятной причиной трагедии стал разряд статического электричества. При последующем осмотре в фюзеляже были найдены тела трёх человек.

В 1989 г. экипаж Ил-76МД «СССР-76822» ОКБ Ильюшина под руководством заслуженного лётчика-испытателя СССР С. Г. Близнюка впервые выполнил полёт в Антарктиду по «западному» маршруту Москва – Гардер (о. Ньюфаундленд) – Монреаль – Миннеаполис – Майами – Гавана – Лима – Буэнос-Айрес – Пунта-Аренас – авиабаза ВВС Чили «Родольфо Марч Мартин» на антарктическом острове Кинг-Джордж вблизи советской антарктической станции «Беллинсгаузен» и обратно (Пунта-Аренас – Буэнос-Айрес – Салвадор – о. Сал – Париж – Прага – Москва).

Самым сложным в этом перелёте стала посадка на грунтовую, галечную, заснеженную взлётно-посадочную полосу на о. Кинг-Джордж длиной всего 1265 метров, в то время как для тяжёлого Ил-76МД в подобных условиях требовалось как минимум 1500 метров. Для сокращения пробега самолёта при посадке реверс двух внутренних двигателей был включен в момент касания ВПП, двух внешних – сразу после касания на пробеге, была использована вся механизация крыла, в качестве тормозных щитков открыты боковые двери и понижено давление всех колёс шасси. Все эти меры позволили сократить пробег до 700 м!

Этим рейсом была доставлена международная антарктическая экспедиция Transantarctica, выполнившая переход от о. Кинг-Джордж через Антарктический полуостров и Южный полюс до станции «Мирный».

За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, лётчику-испытателю Станиславу Григорьевичу Близнюку 5 февраля 1990 г. присвоено звание Героя Советского Союза.

Для авиаотряда 35-й экспедиции (1989-1990 гг.) удалось собрать гораздо меньше авиатехники, чем планировалось. В его составе оказалось всего три Ил-14, которые были оставлены на зимнее хранение в «Молодёжной», три вертолёта Ми-8 и один самолёт Ан-6. Два Ил-14 должны были выполнять полёты из «Мирного» на станцию «Восток». Один Ил-14, один Ми-8 и один Ан-6 готовили для работы на полевых базах. Командиром отряда был назначен А. С. Федорович, его заместителем по лётной работе – А. А. Егоров.



В небе – многоцелевой самолёт короткого взлёта и посадки Ан-28.

Эта экспедиция оказалась последней, в которой для доставки людей и грузов использовались самолёты Ил-14. Для безопасности полётов в полной готовности должны быть минимум два самолёта, чтобы в случае аварии с одним второй смог прийти на помощь. Подходящую машину чудом отыскивали на одной из советских воздушных баз в Германии, откуда тогда выводили войска. Его вместе с новым Ан-28 доставили в Антарктиду на борту «Михаила Сомова» в январе 1990 г. Но в конце летнего сезона 1990 г., когда почти вся новая смена 35-й САЭ была уже доставлена на станцию, Ил-14М «СССР-41803» Мячковского ОАО из-за отказа одного из двигателей произвёл вынужденную посадку в 500 км от «Мирного» и сломал стойки шасси. Авиаторов нашли через несколько суток и эвакуировали на Ми-8 под командованием А. Климова. Весь график снабжения станции «Восток» был нарушен. После аварии был совершён всего один последний рейс Ил-14Г «СССР-41808» из «Молодёжной» в «Мирный». Выполнял его экипаж В. Радюка. Затем дальнейшая эксплуатация Ил-14 была запрещена, поскольку на нём стояли последние два двигателя первой категории. Больше моторов АШ-82Т на складах не было, а заменить Ил-14 было нечем. Новый Ан-74, создававшийся для замены Ил-14 на авиационных работах в Арктике и Антарктиде, как показали его первые полёты, в то время с колёсным шасси мог решать только узкий круг задач.



Лётчик-испытатель, Герой Советского Союза С. Г. Близнюк. На лётно-испытательной работе в ОКБ С. В. Ильюшина с 1965 г. Участвовал в испытаниях самолётов Ил-18, Ил-20, Ил-38, Ил-62, Ил-76, Ил-76МФ, Ил-70, Ил-76К, Ил-86, Ил-80, Ил-103, Ил-114. Первым поднял в небо и провёл испытания самолётов Ил-96-300, Ил-96МО, Ил-76М, Ил-96Т. В 1988-1991 гг. совершал полёты в Арктику и Антарктиду.

В составе 35-й САЭ также проходил испытания новый многоцелевой самолёт короткого взлёта и посадки Ан-28, оборудованный лыжами и предназначенный для замены Ан-6. В декабре 1989 г. его доставил в «Молодёжную» НЭС «Михаил Сомов». Лётно-испытательный отряд из 13 человек возглавлял Б. Б. Бораш. Из «Молодёжной» самолёт перегнали в «Мирный», используя промежуточные подбазы для дозаправки топливом. Ан-28 оказался хорошей машиной. Он мог перевозить до 17 пассажиров и различные грузы, ему требовалось всего 300 метров для взлёта. На Ан-28 испытатели выполнили более 70 полётов, проведя в небе свыше 100 часов. Попытались решить на нём и основную задачу: первый полёт из «Мирного» на «Восток», через две промежуточные подбазы, был успешно выполнен 16 января 1990 г.

Но так как серийный выпуск самолёта Ан-28 осуществлялся по лицензии в польском городе Мелеце, то последовавший вскоре распад мировой социалистической системы на неопределённый срок отодвинул использование этой очень удачной для Антарктики машины.

Ночью 9 марта 1990 г. «Михаил Сомов», находившийся в районе станции «Русская», был сорван с ледовых якорей и унесён в океан. На припайном льду остались контейнеры с грузом, ёмкости с топливом и вертолёт Ми-8. Несколько дней продолжались их поиски, но безрезультатно. Сильные порывы ветра повредили лопасти второго вертолёта, находившегося на судне. Полное обеспечение станции всем необходимым при сложившихся обстоятельствах стало невозможным. После ремонта оставшийся вертолёт двумя рейсами вывез зимовщиков на судно. 16 марта станцию «Русская» закрыли. Почти одновременно были закрыты полевые базы «Дружная-3» и «Союз». Последний сезон дорабатывала станция «Ленинградская».

В такой безрадостной ситуации к работе в Антарктиде в конце 1990 г. приступила 36-я САЭ, лётный отряд которой возглавил А. В. Петров. Новые трудности для экспедиции были уже «запланированы» – большинство судов отправилось в Антарктиду с большим опозданием – в декабре и январе, когда лето в южном полушарии было в полном разгаре. Ещё месяц ушёл на переход по морям и океанам. Поэтому, когда суда завершали смену составов полярников и снабжение станций, им «в спину уже во всю дышала» суровая антарктическая зима. Необходимо было срочно покидать континент.

Но 4 мая 1991 г. на борт научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов» поступило сообщение, что НЭС «Академик Фёдоров» в связи с возникшим на нём пожаром возвращается на ремонт в порт Сингапур, поэтому «Михаилу Сомову» после захода в порт Монтевидео следует принять на борт продовольствие и топливо и идти не в Россию, а обратно в Антарктиду, в район станции «Молодёжная».

В 1991 г. из-за распада СССР были нарушены многие экономические связи, в том числе и с поставщиками антарктических экспедиций. По этой причине «Михаил Сомов» не успел подойти к береговой черте до наступления льдов. К 7 июля он смог пробиться через пояс дрейфующих льдов только до кромки уже установившегося припая и был зажат ледяными полями в точке 67°11' ю. ш., 45°09' в. д. на расстоянии 37 миль от станции и не смог ни разгрузиться, ни сразу принять на борт отработавшие смены полярных станций.

На выручку опять пришли лётчики. 9 июля в условиях полярной ночи за одни сутки вертолётами Ми-8 была произведена эвакуация на судно более 140 полярников с «Молодёжной». «Михаил Сомов» взял курс на Родину, но пройти тяжёлые льды уже не смог и был ими зажат.

Для дальнейшей эвакуации полярников на Родину, доставки на борт судна продуктов и топлива в Антарктиду был направлен самолёт Ил-76МД (командир С. Г. Близнюк). 12 августа 1991 г. самолёт вылетел из Москвы по маршруту Бангкок – Сейшелы – Кейптаун – «Молодёжная». 21 августа в полярную ночь он приземлился на аэродроме станции «Молодёжная». Но самым трудным в этой экспедиции был взлёт самолёта с полярниками на борту. По погодным условиям не могло быть и речи о выполнении нескольких рейсов, так как синоптики обещали менее суток относительно лётной погоды, а затем аэродром закрывался на несколько недель. Всего вместе с экипажем было эвакуировано 197 человек: смена полярников со станций «Молодёжная» и «Новолазаревская», аэродромная команда, часть экипажа застрявшего во льдах судна «Михаил Сомов», а также техническая бригада самолёта. Общая взлётная масса самолёта составила около 185 т, тогда как разрешенная взлётная масса Ил-76МД в условиях заснеженного аэродрома – 170 т. К тому же взлёт осложнялся сильным боковым ветром и очень плохой видимостью.

Уже на следующий день большая часть пассажиров в Кейптауне была пересажена на борт НЭС «Академик Фёдоров» и НИС «Профессор Визе».

Для оставшихся на «Михаиле Сомове» моряков и авиаторов началась борьба за сохранность судна, в которой немалую роль сыграли находившиеся на его борту два экипажа вертолётов Ми-8 и пять специалистов инженерно-авиационной службы. При первой же возможности вертолёты поднимались в воздух и доставляли на судно дизельное топливо.

Ледовый плен продолжался до конца 1991 г., когда произошёл взлом припая, и после непродолжительного дрейфа судно 28 декабря самостоятельно вышло на чистую воду.

Дрейф «Михаила Сомова» и невозможность его разгрузки у станции «Молодёжная» поставили в критическое положение полярников на станции «Восток». Встал вопрос, как на этот раз спасти станцию.



Флагман российских антарктических экспедиций «Академик Фёдоров».

Как известно, станция «Восток» находится в глубине материка в точке с координатами 78°28' ю. ш. и 106°48' в.д., на высоте почти 3,5 тыс. м над уровнем моря и отличается суровым климатом и крайне низкими температурами. Доставить туда груз в тот период никаким другим, кроме авиации, видом транспорта не представлялось возможным. Также нельзя было десантировать груз на парашютах из-за большой высоты площадки приземления над уровнем моря. Необходимо было каким-то неординарным способом доставить продовольствие и топливо, так как запасы полярников были на исходе, а отсутствие тепла и пищи там равносильно гибели. За помощью обратились к военным лётчикам-испытателям, которые опробовали различные способы сброса с самолёта Ил-76 грузов на предельно малых высотах.

В конце октября 1991 года экипажем 339-го военно-транспортного авиационного полка^[20] был выполнен перелёт самолёта Ил-76МД «СССР-78839» в Антарктиду по маршруту Витебск – Москва – Ларнака – Найроби – Антананариву – Кейптаун – «Молодёжная», куда к его прибытию уже смогли доставить часть запасов с «Михаила Сомова».

Подготовка к десантированию велась на прибрежном аэродроме «Вечерняя» при температуре воздуха ниже -35°C и скорости ветра около 20 м/с. Платформы П-7 и П-219 загрузили 200-литровыми стальными бочками с соляной. Общая масса полезного груза составила около 21 т.

7 ноября 1991 года Ил-76МД с 21 т груза направился к станции «Восток». Площадкой для десантирования была выбрана укатанная снежная полоса возле станции, ранее служившая для приёма самолётов Ил-14 и Ли-2. Полёт в целях экономии топлива совершался на высоте 6,5 км, и по той же причине пришлось отключить системы отопления и кондиционирования грузовой кабины.

Добравшись до места, лётчики полковник А. В. Андронов (ГК НИИ ВВС) и подполковник С. Н. Жбанков (339-й ВТАП) без посадки с предельно малой высоты сбросили все платформы с продовольствием и топливом. Руководил операцией П. И. Задиров из Центра авиапарашютных работ «Полюс». Полярники были спасены.

После этого экипаж совершил внутриконтинентальные перелёты по маршруту «Молодёжная» – «Новолазаревская» – «Молодёжная» – «Восток» – «Молодёжная».

Эти полёты стали последними в советский период освоения Антарктики. Затем людей и часть грузов на «Восток» стали доставлять американские самолёты Си-130 «Геркулес» с главной базы США «Мак-Мёрдо» в Западной Антарктиде.

2.8. Возвращая бывшие позиции

Распад СССР привёл к большим финансовым затруднениям и практически полному прекращению национальных исследований и авиационного сообщения между СССР и Антарктидой. Были закрыты или законсервированы многие аэродромы и станции. Перспективная базовая круглогодичная станция «Прогресс» в связи с резким сокращением финансирования была переведена в разряд сезонных баз, а ведь её инфраструктура позволяла создать здесь транспортно-логистического центр с аэродромом для межконтинентальных полётов. Несколько позже пришлось законсервировать и АМЦ «Молодёжная» с её уникальной взлётно-посадочной полосой для приёма тяжёлых самолётов.



Военно-транспортный LC-130F Hercules. Четыре таких самолёта, оборудованные лыжными шасси, – основные антарктические грузоперевозчики США.

Одной из наиболее важных причин, создавших трудную ситуацию в снабжении антарктических экспедиций, стал скачок цен на горюче-смазочные материалы. Теперь в Антарктиду стали отправлять, от случая к случаю, только вертолёты Ми-8 и самолёты Ан-6 с экипажами. В результате выполнение целого ряда важнейших научных программ и некоторых видов логистических операций оказалось без необходимой авиационной поддержки. Одновременно происходило радикальное сокращение участия в работах экспедиции научных специалистов многих исследовательских организаций, особенно Российской Академии наук. Так, в 1985 г. в работах в Антарктике принимали участие специалисты 19 академических институтов, а в 1993 г. – только трёх. Возникла реальная угроза потери созданной советскими учёными инфраструктуры. И это происходило в то время, когда в Антарктиде активно работали почти полсотни станций различных государств, а ООН объявила Антарктиду «наследием человечества».

Указ Президента Российской Федерации от 7 августа 1992 г. № 824 «О Российской антарктической экспедиции» на деле смог лишь преобразовать Советскую антарктическую экспедицию в Российскую антарктическую экспедицию (РАЭ). Сложилась ситуация, при которой существующий уровень присутствия России в Антарктике уже не позволял обеспечивать защиту её национальных интересов в этом регионе планеты.

В этот период существенную помощь работе оставшихся нескольких теперь уже российских антарктических полярных станций в первые годы лихолетья оказала группа компаний «Антекс Полюс», которой руководил П. И. Задилов – в недалёком прошлом испытатель парашютных систем и способов сброса грузов с самолётов. Причём 13 лет его жизни было отдано работам в Арктике и Антарктиде. Благодаря его пониманию необходимости продолжения хотя бы минимального присутствия и исследований в Антарктиде, а также невозможности оставления завоёванных трудом нескольких поколений полярников позиций, российские антарктические экспедиции всё же получали помощь авиации.

Лётные отряды для первых РАЭ комплектовались из бывших специалистов Московского отдельного авиационного отряда (МОАО), имевших опыт работы в Антарктиде. Командирами этих авиаотрядов назначались по два раза В. Е. Фроловский (37-я РАЭ в 1991–1992 гг. и 39-я РАЭ в 1993–1994 гг.), А. Е. Куканос (42-я РАЭ в 1996–1997 гг.

и 43-я РАЭ в 1997–1998 гг.), Б. В. Лялин (44-я РАЭ в 1998–1999 гг. и 45-я РАЭ в 1999–2000 гг.), А. А. Егоров (38-я РАЭ в 1992–1993 гг. и 40-я

РАЭ в 1994–1995 гг.), а также А. В. Пет-ров (36-я РАЭ в 1990–1991 гг.) и С. В. Фёдоров (41-я РАЭ в 1995–1996 гг.). Но ни одна частная авиакомпания не могла выполнить тот необходимый объём работ, который по силам только развитым государствам.

Принятые постановления Правительства Российской Федерации о проведении 38-й, 39-й, 40-й, 41-й и 42-й РАЭ позволили несколько стабилизировать ситуацию, поддержав основу российских исследований – ежегодные антарктические экспедиции. Но поздние сроки выделения реального финансирования постоянно сдвигали оптимальные сроки начала экспедиций, что приводило к невозможности выполнения ряда важных разделов научных программ РАЭ.

Ситуация могла улучшиться в 1997 г. с выходом постановления Правительства Российской Федерации «О деятельности Российской антарктической экспедиции». В нём предусматривался некоторый минимальный уровень деятельности экспедиции, ниже которого она не могла опуститься, а для её финансирования с 1998 г. была предусмотрена отдельная строка федерального бюджета. Однако финансовый кризис 1998 года, нанесший серьёзный удар всей бюджетной сфере страны, затронул и организацию работы экспедиции, и вопросы оплаты труда полярников и авиаторов. Из 6–8 судов, в былые времена ежегодно ходивших к Антарктиде, к этому времени осталось лишь одно – «Академик Фёдоров».

В ночь на 2 июня 1998 г. при перевозке груза и пассажиров с его борта на антарктическую станцию «Новолазаревская» из-за отказа автопилота столкнулся передней стойкой шасси с ледовой поверхностью и полностью разрушился вертолёт Ми-8Т «РА-22927», принадлежавший ООО «Аэроком» и эксплуатируемый а/к Центр авиапарашютных экспедиционных работ «Полюс». Погибли три члена экипажа (командир экипажа Б. И. Малышев, инструктор Е. П. Васильев, бортмеханик Крылов) и два пассажира. Остальные четыре пассажира получили тяжёлые травмы.

Летом 1999 г. пришлось оставить полярников зимовать лишь на трёх станциях: «Новолазаревской», «Прогрессе» и «Мирном». «Беллинсгаузен» и «Восток» были переведены в разряд временных.

Поэтому в январе 2000 г. первой после многолетнего перерыва в Антарктике приземлилась негосударственная антарктическая экспедиция, организованная под руководством известного путешественника В. С. Чукова.

Эта многонациональная воздушная экспедиция началась 17 декабря 1999 г. стартом с подмосковного военного аэродрома «Раменское» в Жуковском самолёта Ил-76ТД авиакомпании «Аэроконцепт» (президент – генерал-майор авиации П. И. Реутов). В Минске на борт поднялись её белорусские участники, а также были погружены колёсные вездеходы с прицепами. В Мадриде к экспедиции

присоединились испанцы с воздушными шарами. Перелетев через Атлантику, самолёт дозаправился на Островах Зелёного Мыса, затем была посадка в Бразилии, в Ресифи, а оттуда он взял курс на юг латиноамериканского континента. Последнюю посадку перед Антарктидой Ил-76 совершил в маленьком чилийском городке Пунта-Аренас на берегу Магелланова пролива. Конечным пунктом маршрута стал аэродром возле горного массива Пэтриот-Хиллс, расположенный в 500 км от побережья Антарктиды.

Трудность посадки здесь была не только в огромной массе самолёта с грузом, отсутствии лыж и близости гор, но и в том, что при приземлении на зеркально отражающую ледяную поверхность было очень трудно оценить высоту, на которой находится лайнер. Но пилоты – военный лётчик 1-го класса Р. Г. Гирфанов и заслуженный лётчик-испытатель, Герой России И. Р. Закиров, мастерски справились и с этой задачей. Вот что написал об этой посадке И. Р. Закиров: *«В свете полярного дня голубовато-белая поверхность ледника сливается на горизонте с небом, контрастов нет, глазу не за что зацепиться, ощущение высоты теряется. Скольжение при посадке оказалось таким, что на обычное торможение рассчитывать не пришлось. Только за счёт маневра двигателями не дали машине укатиться за пределы полосы, справились с боковым ветром, тянувшим самолёт в сторону выпирающих из-под ледника скал».*

Ил-76 доставил на шестой континент 88 участников из 18 стран. Причём 54 из них – чемпионы и экс-чемпионы мира по различным видам спорта. В составе экспедиции были туристы, водители, механики, лётчики, парашютисты, врачи, учёные, воздухоплаватели и даже православный священник.

В последующие дни путешественники за рекордно короткий срок – пять суток – впервые достигли Южного полюса на колёсных вездеходах, впервые поднялись над Южным полюсом на воздушных шарах. Также впервые на Южном полюсе был установлен деревянный православный крест и впервые в истории антарктических экспедиций совершён массовый парашютный десант в долину Пэтриот-Хиллс – 32 человека из 12 стран. Все прилегли благополучно.

К середине января 2000 г. вся разносторонняя программа экспедиции была выполнена, и к концу месяца все её участники вернулись домой.

Эта экспедиция послужила толчком к активизации интереса граждан различных стран к Антарктиде, приведшего к резкому увеличению числа желающих побывать на этом континенте. В связи с ростом деятельности антарктических операторов и агентств, использующих Кейптаун в качестве ворот в Антарктиду, в сентябре 2001 г. был образован «Антарктический международный логистический центр» (ALCI), в котором приняли участие и российские частные компании. По инициативе руководителя компании «ИНТААРИ»,

занимающейся логистикой в южных широтах, А. В. Турчина в декабре 2001 г. был проведён первый пробный полёт из Кейптауна на станцию «Новолазаревская» самолёта Ил-76, который до этого летал в жарком небе Анголы. Инструкторами в экипаже были опытные испытатели авиационной техники Р. Есаян и Е. Пушков.

Ещё одним шагом в международной кооперации по освоению шестого континента стало создание корпоративной антарктической авиационной сети «ДРОМЛАН» (DROMLAN от англ. Drauning Maud Land), объединяющей антарктические экспедиции 12 государств, включая Россию. В авиапарк сети входят лёгкие самолёты «Басслер» БТ-67 Турбо (Bassler – модификация легендарного «Дуглас» ДСи-3 с современными авионикой и турбовинтовыми моторами вместо поршневых), лёгкий двухмоторный «Твин Оттер» (Twin Otter DHC-6) и Ан-2. Но ключевым перевозчиком, преодолевающим более 4 тыс. км от Кейптауна до станции «Новолазаревская», стал Ил-76ТД, арендованный у белорусской авиакомпании.

В 2001 г. Правительство РФ также смогло вновь вернуться к вопросам обеспечения деятельности государства в Антарктике. Постановлением Правительства Российской Федерации № 685 от 24 сентября 2001 г. «О мерах по обеспечению интересов Российской Федерации в Антарктике и деятельности Российской антарктической экспедиции в 2002–2005 годах», где наряду с рядом конкретных мер, направленных на укрепление позиций России на шестом континенте, также указывалось на необходимость восстановления авиационной связи с Антарктидой. Здесь же впервые была определена многолетняя перспектива деятельности экспедиции.

На следующий год финансирование РАЭ вышло на уровень докризисного периода 1998 г. Но пока освоение этих средств проходило медленно, и часть их уходила на оплату иностранных услуг. Так, в ходе проведения 47-й РАЭ в начале февраля 2002 г. вновь был поднят флаг и начались работы на внутриконтинентальной станции «Восток». 13 зимовщиков и 10 учёных из сезонного отряда сначала пассажирским авиарейсом совершили перелёт из Санкт-Петербурга в Новую Зеландию. Отсюда американским транспортным самолётом «Геркулес» экспедицию перебросили на прибрежную национальную антарктическую базу США «Мак-Мёрдо». Затем этим же бортом американцы доставили россиян на станцию «Восток». А в апреле того же года из-за ремонта НЭС «Академик Фёдоров» ААНИИ для доставки основной группы полярников 47-й РАЭ пришлось зафрахтовать в Германии д/э «Магдалена Ольдендорфф» – бывшее советское «Нижнеянск», ранее принадлежавшее Дальневосточному пароходству, а в 1980-е годы проданное за рубеж. Из-за поздних сроков выхода судна и сложной ледовой обстановки впервые за всё время существования прибрежной обсерватории «Мирный» не удалось обеспечить дизельным топливом её, а также и только что

расконсервированную станцию «Восток». Однако вертолёт с палубы судна всё-таки удалось сменить зимовочный состав «Мирного» и перебросить сюда запасы продовольствия. 11 июня судно, выполняя рейс по вывозу российских полярников из Антарктиды в Кейптаун, застряло во льдах. Пассажиров пришлось эвакуировать также иностранными вертолётами на борт спасательного южноафриканского судна «С. А. Агалас».



Ан-3Т перед полётом к Южному полюсу.

Но постепенно усилия государства начали приносить зримые результаты. Стала обновляться инфраструктура экспедиционного транспорта, возобновились полёты самолёта Ил-76ТД из Южной Африки на станцию «Новолазаревская», где был восстановлен снежно-ледовый аэродром.

В январе 2002 г. в Антарктиде был проведён полёт на Южный полюс, который получил весьма противоречивые оценки у специалистов и общественности. Дело в том, что в омском ПО «Полёт» в рекламных целях задумали уникальный полёт на Южный полюс небольшого одномоторного самолёта Ан-3Т^[21] на лыжном шасси, собранного на этом авиапредприятии и только недавно прошедшего государственные лётные испытания. Экспедиция была посвящена 40-летию первого перелёта Москва – Антарктида. Руководил ею А. Н. Чилингаров.

До Антарктиды самолёт в разобранном виде доставили в грузовом отсеке Ил-76 российской авиакомпании «Атлант-Союз». На ледяном аэродроме у чилийской антарктической базы «Пэтриот-Хиллс» его собрали и облетали, а 9 января 2002 г., преодолев за 6 часов расстояние в 1174 км, он приземлился возле американской станции «Амундсен-Скотт», доставив на Южный полюс 14 членов российской антарктической экспедиции. Участники этой экспедиции должны были через несколько часов вернуться на побережье Антарктиды на том же самолёте. Однако из-за проблем с запуском двигателя, обледеневшего на морозе за время стоянки, одномоторную машину поднять в воздух не удалось. Тогда было принято решение оставить самолёт в Антарктиде.

В результате участники экспедиции вылетели на большую землю коммерческими рейсами на американских самолётах, а зачехлённый Ан-3Т простоял на полюсе ещё три года...



Заслуженный лётчик-испытатель, Герой России Р. Т. Есаян. В 2000-х годах выполнял полёты на Южный полюс и в центральные районы Антарктиды.

В октябре 2002 г., без задержек, к антарктическим берегам вышел отремонтированный д/э «Академик Фёдоров». На его борту находился основной состав 48-й экспедиции: 80 человек будут задействованы в сезонных исследованиях и 90 останутся на зимовку уже на пяти российских научных станциях – «Восток», «Мирный», «Новолазаревская», «Беллинсгаузен» и «Прогресс». Улучшились социальные условия сотрудников РАЭ: с 1 июля 2002 года заработная плата полярников в Антарктиде была увеличена в 5-6 раз.

В 2003 году состоялся очередной полёт тяжёлого Ил-76 в Антарктиду. О том, как его организовывали, журналу «Авиация и спорт» рассказал Заслуженный лётчик-испытатель, Герой России Р. Т. Есаян: «В 2003 году в Антарктиде было солнечное затмение. Отовсюду, со всего мира понаехал народ на «Новолазаревскую». Я ставлю вопрос перед Турчиным, говорю: «Давай машину возьмём из Москвы, с нашим экипажем, под позывными нашего института будем. Ведь повезём столько иностранцев – надо чтоб был российский самолёт – хвост чтоб был с российским флагом». Турчин поддержал. Я взялся это организовать. Взяли самолёт авиакомпании «Авиалинии 400»^[22] внуковского авиазавода. Там генеральный директор – мой хороший знакомый, Володя Ефест. Он сказал: «Для такого дела – я готов». И потом две недели я топтался в коридорах Федеральной авиационной службы, доказывая, объясняя, что надо. У всех же вышестоящие чиновники, а они понимают всё-таки, что такое Антарктида. Экстрим. Не дай бог что случится – кто будет отвечать?

Но и в министерствах есть решительные люди. Тогда заместителем директора Федеральной авиационной службы был Руппель Карл Карлович. С удовольствием вспоминаю нашу встречу. Он сам

летающий, летал на Ту-154. И вот я хожу, получаю разрешения у начальников инспекций, начальника лётной службы – и все с таким видом: «Какая Антарктида! Да тебе Руппель не подпишет!» Я пошёл к нему и начинаю вот так объяснять, как вам: что будут снимать самолёт, по всему миру покажут новости, российский флаг... А он смотрит на меня и говорит: «Ты гарантируешь, понимаешь, за что берёшься?» Я отвечаю: «Я сделал туда уже шесть полётов». – «Готовь документы!»

Мы берём самолёт, в Москве грузимся и приходим на этом самолёте сюда, в Антарктиду. Российский хвост, знаки российские. 80 человек. Вышли, все снимают... И с этого момента начались регулярные полёты, и уже только экипаж нашего института летал».

В том же 2003 г. «Ленаэропроект» подготовил документацию для строительства нового аэродрома возле станции «Прогресс», подтвердив её статус будущего логистического центра в Антарктиде, и в ноябре того же года «Академик Федоров» перевёз на шестой континент 102 участника 49-й РАЭ. Одной из задач этой экспедиции, которую возглавил В. В. Лукин, было начало строительства этого аэродрома с ВПП протяжённостью 3,5 км, пригодной для приёма тяжёлых самолётов.

Летом 2004 г. Ассоциация полярников России приняла решение вернуть оставленный в 2002 г. на Южном полюсе самолёт Ан-3Т обратно в Россию. После длительной подготовки и переговоров с американской стороной в середине декабря самолёт Ил-76 авиакомпании «Газпромавиа» доставил из Москвы на американскую базу «Мак-Мёрдо» техническую бригаду, новый доработанный двигатель ТВД-20 и запасные детали для Ан-3Т. Оттуда на американском «Геркулесе» членов спасательной экспедиции и груз доставили на полюс.

Ремонт самолёта российские специалисты начали 27 декабря, и уже через неделю Ан-3Т был готов к вылету. На всякий случай в грузовой кабине установили 200-литровую бочку керосина с ручным насосом.



Антарктические работяги БТ-67 «Басслер».

4 января 2005 г. самолёт под управлением лётчика-испытателя АНТК им. О. К. Антонова С. М. Тарасюка совершил трёхчасовой испытательный облёт. Вылет самолёта с Южного полюса планировался на 6 января. Однако из-за непогоды на станции «Мак-Мёрдо» его пришлось перенести на 11 января. Перелёт продолжался более семи часов, и за это время самолёт преодолел 1360 км – чуть меньше практической дальности его полёта. Для экономии топлива высоту полёта увеличили до 6000 метров, а обогрев кабины решили не включать. В пути экипаж мог использовать лишь один небольшой переносной баллон с кислородом.

В целом полёт прошёл нормально. На аэродроме «Мак-Мёрдо» Ан-3Т разобрали и погрузили в Ил-76, который 16 января доставил многострадальный «кукурузник» в Москву. Затем его перевезли в Омск. *«Самолёт Ан-3Т пролетел над всей Антарктидой, и это уникальный полёт»*, – сказал руководитель экспедиции А. Н. Чилингаров.

В конце 2004 г. 50-я РАЭ впервые после 15-летнего перерыва возобновила авиационное обеспечение внутриконтинентальной станции «Восток». Так как американцы отказались летать из «Мак-Мёрдо» на «Восток», РАЭ пришлось искать альтернативный вариант снабжения этой внутриконтинентальной станции. Полёты осуществлялись на арендованном у канадской авиакомпании самолёте «Басслер» БТ-67 по маршруту Пунта-Аренас (Чили) – «Беллинсгаузен» (аэродром «Марч» чилийской станции) – «Халли» (станция Великобритании) – «Новолазаревская» – «Молодёжная» – «Прогресс» – «Восток» и обратно. Технические характеристики самолёта БТ-67 «Басслер» позволяют перевозить полезную загрузку между станциями «Прогресс» и «Восток» не более 1700 кг за один полёт, при необходимости заправки на обратный перелёт с «Востока» на «Прогресс» ещё 12-14 двухсотлитровых бочек авиатоплива. Это делало необходимым организацию предварительной доставки этих бочек на «Восток» с помощью санно-гусеничных походов, что, исходя из опыта советских антарктических экспедиций, не всегда удавалось.

Осенью 2005 г. из «Мирного» к станции «Восток» был отправлен санно-тракторный караван с различным грузом, в том числе и с большим запасом ГСМ. Но по дороге техника ломалась, её и грузы бросали, и вместо 300 т топлива на «Восток» привезли всего 60. Этого явно не хватило бы до конца года людям, живущим там. Пришлось вспомнить операции по снабжению станции в начале 1990-х с помощью парашютного сброса. 11 ноября экипаж Ил-76ТД во главе с лётчиком-испытателем Р. Т. Есаяном с высоты около 400 м за 6 заходов успешно десантировал на весьма ограниченную площадку 28 платформ ПГС-1000Р с топливом и продовольствием – только одна из-за схлопывания парашюта ушла на 5 м в снег, но и её полярники потом откопали. Доставленный авиакеросин (168 бочек) позволил организовать

регулярные полёты самолёта БТ-67 на лыжном шасси со своих береговых станций на внутриконтинентальную станцию «Восток».

В ноябре и начале декабря 2005 г. в антарктические рейсы по плану 51-й РАЭ вышли уже два судна – НЭС «Академик Федоров» и НИС Полярной морской геолого-разведочной экспедиции Роснедр «Академик Александр Карпинский». Программа включала авиационные операции по доставке людей и грузов из Кейптауна (ЮАР) на станцию «Новолазаревская» с помощью самолёта Ил-76, а также организацию внутриконтинентальных перелётов с помощью самолёта БТ-67. Вертолётное обеспечение экспедиционных задач осуществляла компания «СПАРК+» из Санкт-Петербурга.

В ноябре 2006 г. в очередной рейс к берегам Антарктиды «Академик Фёдоров» вышел уже со 129 участниками 52-й Российской антарктической экспедиции. Также на борт были погружены два вертолёта Ми-8Т, самолёт Ан-2 и баржа для обеспечения работ на станции «Прогресс», где продолжалось строительство аэродрома и новых зданий.

В ходе этой экспедиции свой 30-й перелёт из Кейптауна на аэродром возле станции «Новолазаревская» совершил Ил-76ТД. В 2006 г. с него было проведено уже два десантирования грузов.

Накануне нового 2007 г. авиаторами России была начата ещё одна уникальная воздушная высокоширотная экспедиция. В три часа ночи 29 декабря тяжёлый транспортный самолёт Ан-124-100 «Руслан» авиакомпания «Волга-Днепр» стартовал по маршруту Внуково – о. Сал (о-ва Зелёного Мыса), продолжавшийся 9 часов. В огромном фюзеляже самолёта находились два доработанных вертолёта Ми-8МТВ-2 с уникальным навигационным оборудованием и дополнительными топливными баками, принадлежащие Федеральной службе безопасности РФ.

До южного побережья Чили экипажи вертолётов и участников новой 52-й РАЭ должен был доставить достаточно комфортабельный самолёт Ту-154М, экипаж которого возглавлял полковник А. Н. Соболев. На борту лайнера также находились известный полярный исследователь А. Н. Чилингаров, осуществлявший общее руководство экспедицией, руководитель Росгидромета А. И. Бедрицкий, руководитель пограничной службы ФСБ России В. Е. Проничев и директор ФСБ РФ Н. П. Патрушев.

Первую остановку сделали через 10 лётных часов на островах Зелёного Мыса – это около 8 тыс. км от Москвы. После ночёвки на о. Сал последовал перелёт в Бразилию, где во время непродолжительной стоянки в аэропорту Кампинас машины дозаправили. Из Бразилии экипажи и технику перебросили на юг Чили, откуда стартуют все экспедиции на Южный континент.

В аэропорту Пунта-Аренаса на вертолёты были установлены лопасти несущего и хвостового винтов. Затем участники экспедиции 4

января 2007 г. на Ан-74 компании «Газпром-Авиа» перелетели на аэродром чилийской антарктической станции «Марч» на о. Кинг-Джордж (Ватерлоо), неподалёку от которой располагалась наша станция «Беллинсгаузен». Сюда же, совершив межконтинентальный перелёт через широкий пролив Дрейка, добрались и два вертолёта. Командирами винтокрылых машин в этом опасном рейсе были начальник Управления авиации ФСБ РФ генерал-майор Н. Ф. Гаврилов и полковник В. Н. Авдеев (штурманы: полковники В. Л. Письменный и П. Ф. Зорин, борттехники подполковники В. Н. Семёнов и А. Ю. Долинин, бортмеханик капитан Е. А. Монахов, бортрадист лейтенант Л. В. Садовник, главный бортинженер группы полковник А. В. Боровик).



Начальник Управления авиации ФСБ РФ, Герой России генерал-лейтенант Н. Ф. Гаврилов.

На о. Кинг-Джордж Ми-8-е дозаправились из бочек, доставленных из Пунто-Аренаса на Ан-74. Следующими пунктами антарктического маршрута должны были стать: о. Аделаида, английская полярная станция «Ротера» (протяжённость – 765 км) – ледовый аэродром «Пэтриот-Хиллс» (1600 км) – площадка дозаправки в горах Тилль (550 км) – Южный полюс (550 км).

Руководитель звена вертолётов Ми-8МТВ-2 в этой экспедиции Герой России Н. Ф. Гаврилов позже вспоминал об этих перелётах: «Из Пунта-Аренас вылетели 1 января. Сначала планировали произвести посадку на самой южной оконечности материка в Пунта-Вильямс, но из-за празднования Нового года и Рождества все аэродромы и базы были закрыты. Сроки были ограничены.

Мы рискнули, вместо 998 км пролететь над океаном 1300 км. Когда вылетели из Пунта-Аренас, рассчитывали на скорость ветра 70–80 км/ч, поднялся ветер 180–200 км/ч, измерили путевую скорость, она оказалась 20 км/ч. Очень неприятно. Погода здесь быстро меняется.

Летишь, огромные, волшебные айсберги, красота, ледяная корка под чистыми небесами и над земной поверхностью, и вдруг – столкновение со сплошной стеной облаков...

Несмотря на ураганный ветер, благополучно приземлились на русской станции «Беллинсгаузен», куда на самолёте Ан-74 было доставлено топливо. Группа дозаправилась и вылетела на британскую станцию «Ротера». На подходе к станции нас ожидали не очень благоприятные погодные условия.

Здесь группа прошла через экстремальные испытания. За 120 км до станции, когда обратной дороги уже не было, облачность нас загнала на высоту 4700 м, под нами – горы высотой 3000 м. Безопасная высота позволяла, мы шли выше облаков. Но когда сверху нас стали окружать облака, деваться было уже некуда. Облака были очень красивые, цветные... Вдруг резкое обледенение, вертолёт отяжелел и стал плохо управляем. Мы теряли высоту, а под нами горы! Отвернули в сторону моря и вышли из облаков только на высоте 100 м. Представьте себе падение пары вертолётов в облаках с высоты 4700 м. Экипажи были подготовленные, и оборудование позволяло выполнить столь нежелательный маневр. Когда мы вышли из облаков на высоте 100 м, нас встретил снег, обледенение продолжалось, видимость была нулевая.

По береговой черте дойти до станции было невозможно. Береговая черта была неровная, сливалась с белым снегом и туманом. Опять набрали безопасную высоту 3300 м и вышли на станцию «Ротера». Уже над станцией пробили облачность и по системам захода благополучно приземлились.

Британцы были очень удивлены, что в такую погоду летают российские вертолёты. На станции мы провели два дня, пережидали улучшение погоды. Впереди был самый протяжённый участок – 1600 км, общее время полёта 7,5 часов: 3 часа опять над морем, остальное время – гористая местность. Когда прилетели на ледовый аэродром «Пэтриот-Хиллс», где была чилийская база, наш лагерь ещё не был развернут. Самолёт Ан-74 должен был прибыть раньше нас, но задержался из-за плохой погоды. Поэтому команде из девяти человек пришлось трое суток провести в палатках и спать на снегу в спальных мешках...

На следующем этапе погода была очень хорошая. До Южного полюса оставалось 1200 км. Чтобы у американцев ничего не просить (на полюсе топливо очень дорогое), на середине этапа мы сделали промежуточную посадку на дозаправку. Подсели на полевой аэродром на высоте 1200 м в районе гор Тилль. В снежной пустыне заправились из бочек «под заглушку» и полетели на Южный полюс.

Примечательно, что на конечном этапе перелёта к нам присоединилась известная английская вертолётчица Дженнифер Мюррей со своим напарником Колином Бодиллом, совершавшие очередную попытку перелёта на гражданском вертолёте Белл-407 от полюса до полюса. В 2003 году их попытка завершилась неудачно – уже после возвращения с Южного полюса их вертолёт потерпел аварию. На

этом опасном участке мы страховали друг друга, выполняя полёт интернациональной четвёркой: два Ми-8 и два Белл-407. Летели одной группой, оказывая друг другу содействие: вместе заправлялись, вместе считали ветер. Дженнифер была очень довольна, что на этом участке её сопровождали такие надежные российские лётчики.

Американские полярники встретили нас хорошо, очень доброжелательная атмосфера... Огромная радость достижения полюса вызвала чувство эйфории.

После двухчасового пребывания на Южном полюсе мы взлетели. Обратно летели тем же маршрутом. Дозаправившись на площадке, прибыли на Пэтриот-Хиллс. Наши попутчики на вертолётах Белл-407 устали и остались отдыхать. Пассажиры сели в самолёт и улетели. А мы, пользуясь тем, что погода была хорошая и состояние здоровья экипажей позволяло, выполнили полёт до британской станции.

Отдохнули на «Ротера» и вернулись на родной «Беллинсгаузен». Здесь никак не могли принять решение на «крайний» перелёт. Двое суток дул встречный ветер. Когда по космическим съёмкам поняли, что ветер стихает и на основном промежутке маршрута будет боковым, мы вылетели.

Однако уже через два часа полёта поступило штормовое предупреждение. Ветер с Тихого океана ударился о склоны Анд, повернул на юг и со скоростью 160 км/ч стал дуть навстречу. Возвращаться было поздно. Дошли до островов, низкая облачность, обледенение, видимость менее одного километра, а впереди горы высотой около 2500–3000 м.

Пришлось набирать высоту около 5000 м. Вышли за облака, перескочили горные хребты на безопасной высоте. Как ни странно, на этой высоте ветер оказался слабее. Оставалось только долететь до пункта назначения и выполнить посадку. Когда приземлились, оставался навигационный запас на 40 минут полёта.

Я очень горд за своих лётчиков. Они достойно справились с такой сложной задачей. Наши вертолёты вели себя так же надёжно. После возвращения в Пунта-Аренас мы все поцеловали свои Ми-8. Техника не подвела!»

В те дни Президент РФ В. В. Путин направил участникам этого перелёта приветственную телеграмму, в которой говорилось: «Впервые в истории освоения Антарктиды российские вертолёты Ми-8 достигли Южного полюса и совершили посадку в самой южной точке планеты. Своим перелётом вы вновь продемонстрировали всему миру надёжность отечественной авиационной техники и высокую профессиональную подготовку российских лётчиков. А главное, доказали, что Россия по праву считается великой полярной державой».



Эффектная посадка тяжёлого Ил-76ТД на снежный аэродром в Антарктиде.

Члены экспедиции на самолёте Ан-74 через Пэтриот-Хиллс вернулись сначала в чилийский Пунта-Аренас, а 8 января убыли в Москву. Вертолёты смогли покинуть Антарктиду только 11 января – несколько дней не было подходящей для них погоды.

В Пунта-Аренасе вертолёты снова погрузили в «Руслан», который в тот же день отправился через Атлантический океан и экватор в Москву. Всего за время экспедиции экипажи вертолётов в суровых климатических и сложных метеорологических условиях выполнили 20 полётов с общим налётом 98 часов 25 минут и преодолели около 9000 км.

В ходе дальнейшей работы по программе 53-й РАЭ было осуществлено 11 перелётов Ил-76ТД на трассе Кейптаун – «Новолазаревская» – Кейптаун. Внутриконтинентальные полёты между российскими антарктическими станциями «Беллинсгаузен» – «Новолазаревская» – «Молодёжная» – «Прогресс» – «Восток» проводились на арендованных самолётах БТ-67, а также на вертолётах Ми-8Т Петербургской авиакомпании «СПАРК+» и на самолёте Ан-2.

В 2007 г. Ил-76ТД (командир экипажа Р. Т. Есаян) выполнил в Антарктиде над внутриконтинентальной станцией «Восток» две уникальные воздушные операции по десантированию на специальных парашютных платформах ёмкостей с дизельным топливом и авиационным керосином. За два рейса было сброшено 28 платформ с шестью двухсотлитровыми бочками на каждой. Доставленные на вершину Антарктиды ёмкости с авиакеросином позволили организовать регулярные полёты самолёта БТ-67 на лыжном шасси между российскими станциями. Дизельное топливо использовали гусеничные тягачи с аппаратурой для уточнения береговой линии подледникового озера Восток.

В октябре 2007 г. ГосНИИ ГА Российской Федерации, белорусская авиакомпания «Трансавиаэкспорт» и компания Overseas Reynolds International Corporation (ЮАР, Кейптаун, директор А. В. Турчин) заключили трехсторонний договор на выполнение программы перевозок грузов для российской антарктической полярной экспедиции. Белорусская сторона предоставила для этих целей

самолёт Ил-76ТД «EW-78799». В состав его экипажа помимо российских вошли и белорусские специалисты, в том числе два бортоператора и два авиационных инженера. В конце года самолёт перебазировался в Кейптаун (ЮАР) и начал выполнять полёты в Антарктиду.

5 января 2008 г. Ил-76ТД (командир Р. Т. Есаян) выполнил посадку на аэродроме норвежской антарктической станции «Тролл», тем самым доведя количество антарктических аэродромов, способных принять самолёт Ил-76ТД, до пяти: «Молодёжная», «Новолазаревская», «Беллинсгаузен», аэродром на ледовом плато Пэтриот-Хиллс (работающий в основном как перевалочная база для туристов) и «Тролл».

В марте того же года в Антарктиде при помощи российской спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС впервые была совершена посадка самолёта Ил-76ТД, на борту которого находились первый вице-премьер С. Б. Иванов, министр транспорта И. Е. Левитин, глава Минприроды Ю. П. Трутнев и президент Объединенной авиастроительной корпорации А. И. Фёдоров. Они прибыли на ледяной континент, чтобы на месте ознакомиться с ситуацией и попытаться наметить пути решения транспортных проблем российских полярников и проверить работу в высоких широтах отечественной системы ГЛОНАСС.

На встрече с сотрудниками антарктической станции «Новолазаревская» С. Б. Иванов сказал: *«Постепенно растёт финансирование расходов государства в Антарктике, без участия России Арктику и Антарктику никто в трезвом уме представить не может»*. Но вскоре по миру прокатился финансовый кризис, затронувший и Россию. В 2009 г. антарктические исследования в России едва не были свернуты – из-за кризиса бюджет составил всего 806 млн. рублей. В связи с сокращением финансирования полярники вынуждены были экономить на покупке запчастей, топливе, а также значительно уменьшить расходы на связь. Из-за недостатка денег была остановлена модернизация круглогодичной станции «Прогресс».

В конце 2009 г. авиационное обеспечение работ 55-й сезонной РАЭ было возложено на лётно-технический состав Владивостокского (два вертолёт Ка-32С, базирующихся на борту НЭС «Академик Фёдоров») и Архангельского (вертолёт Ми-8Т и самолёт Ан-2) авиапредприятий. В рамках международной авиационной программы DROMLAN продолжились межконтинентальные полёты Ил-76ТД из Кейптауна к «Новолазаревской». Внутриконтинентальные полёты на станцию «Восток» выполнялись по договору канадскими лётчиками на самолёте БТ-67. Основную массу грузов и смену полярников привёз «Академик Фёдоров».

На станции «Беллинсгаузен» была установлена новая цифровая аппаратура приёма снимков земной поверхности с искусственных спутников Земли, а также станция коррекции орбит спутников

навигационной системы ГЛОНАСС. Продолжились работы по строительству нового зимовочного комплекса и взлётно-посадочной полосы на станции «Прогресс», которая с 2012 г. должна стать центром транспортных операций РАЭ.

Во время работы 55-й РАЭ на ледовый аэродром станции «Новолазаревская» впервые совершил посадку самолёт концерна «Боинг». Это был южноафриканский Боинг-727 с группой иностранных специалистов, осуществивших однодневный визит на станцию.

В октябре 2010 г. Россия приняла «Стратегию развития Антарктиды до 2020 года» и государственную антарктическую программу. Шестой континент был признан зоной геополитических интересов страны.

В ноябре 2010 г. впервые было произведено парашютное десантирование грузов возле самого Южного полюса.

Дело в том, что на аэродроме станции «Амундсен-Скотт» в районе Южного полюса американцы разрешают чужим небольшим самолётам садиться, но топлива не дают. Поэтому было решено создать поблизости собственную базу для обеспечения топливом арендованных канадских самолётов БТ-67, которые доставляли исследователей с российских антарктических станций на Южный полюс. Эту задачу и поставили перед экипажем Ил-76ТД «EW-76799» Р. Т. Есяна. Непосредственно работами по десантированию занимались специалисты компании «Передовые технологии и сервис».

В общей сложности за один рейс было десантировано 26 грузовых платформ с дизельным топливом и авиационным керосином каждая массой 1200 кг. Выброска платформ осуществлялась с высоты около 500 м на скорости 280–300 км/ч. Ориентироваться в полёте экипажу помогала аппаратура ГЛОНАСС-NAVSTAR. Через несколько дней был осуществлен ещё один такой рейс к Южному полюсу.

Осенью 2011 г. в Антарктиде начала работать уже 57-я сезонная экспедиция. На пяти постоянных и нескольких сезонных полярных станциях трудились свыше 200 человек. Авиационное обеспечение работ 57-й РАЭ проводилось специалистами Владивостокского авиапредприятия «Авиа-лифт» (два вертолёта Ка-32С и самолёт Ан-2). Межконтинентальные полёты из Кейптауна на ледовый аэродром станции «Новолазаревская» в рамках международной корпоративной программы DROMLAN по-прежнему выполнял Ил-76ТД с экипажем из ГосНИИ ГА. Всего с ноября 2011 г. по февраль 2012 г. было выполнено 12 таких рейсов. Внутриконтинентальные рейсы, в том числе и на станцию «Восток», осуществлял самолёт ДСи-3 БТ-67 «Турбо Басслер» под управлением канадского экипажа авиакомпании «Кен Борек».



Сх. 15. Самолёт Ил-114Т является транспортным вариантом регионального пассажирского самолёта Ил-114. Рассчитан на замену парка самолётов Ан-26. На него возможна установка двигателей Pratt&Whitney PW127H по 2645 л.с. и зарубежной авионики. До 2012 года Ил-114 выпускался серийно на авиационном заводе в Ташкенте (ТАПОиЧ). Всего было построено 17 машин. Две из них разбились. В июне 2012 г. ТАПОиЧ полностью выполнило последний заказ на строительство шести Ил-114-100 для Узбекских авиалиний и объявило о прекращении выпуска самолётов.

В декабре 2011 г. при выполнении полётов по парашютному десантированию грузов в центральные районы Антарктиды экипаж самолёта Ил-76ТД провёл испытание отечественной автоматической системы захода на посадку по данным только спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС.

В октябре 2012 г. состоялась передача в эксплуатацию нового научно-экспедиционного судна «Академик Трёшников», которое займётся экспедиционными исследованиями и работами в Антарктике. На нём будут базироваться два вертолётa Ка-32.

В ближайшей перспективе к полётам в Антарктиду и внутриконтинентальным перелётам должны подключиться самолёты авиакомпании «Волга-Днепр» Ил-76-90ВД, оснащённые более совершенными двигателями ПС-90А^[23], и, будем надеяться, Ил-114Т с лыжно-колёсным шасси. По мнению Р. Т. Есаяна, в зимний период целесообразно использовать группировку в составе одного Ил-76 с новыми двигателями и трёх Ил-114Т в Антарктиде, а в летний – перебрасывать этот отряд в Арктику.

В настоящее время уже завершено строительство нового зимовочного комплекса станции «Прогресс». Рядом расположена

вертолётная площадка. Неподалёку полным ходом идёт строительство большого снежно-ледового аэродрома, который позволит принимать тяжёлые самолёты на колёсном шасси и увеличит срок работы геологов в Антарктиде на полтора месяца.

Существуют планы открытия трёх ранее брошенных станций и модернизации действующих геологических и метеорологических баз, строительство новых объектов, проектирование и создание необходимого для работы здесь оборудования и новой техники. Уже в 2015 году планируется расконсервировать и восстановить станцию «Русская», а также серьёзно модернизировать базу «Восток», превратив её в новейший зимовочный комплекс

Россия шаг за шагом укрепляет свои позиции в Антарктиде.

Мы же теперь снова вернёмся в Арктику, которую оставили в первой главе накануне 1957 года.

ГЛАВА III. Легендарными трассами

3.1. Обживаем Север

В 1957 году начался Международный геофизический год (МГГ), в работу которого Советский Союз активно включился как в Антарктике, так и в Арктике. Главной задачей, решению которой посвящался МГГ, было получение геофизических данных обо всей планете в целом и заполнение пробелов в знаниях об отдельных регионах, в том числе полярных и экваториальных. Каждая страна, участвующая в МГГ, брала на себя обязательства по исследованию конкретного района земного шара. СССР должен был проводить наблюдения в советском секторе Арктики и в Антарктике. Всего в программе МГГ приняли участие более десяти тысяч учёных из 67 стран мира, работавшие в экспедициях, а также на научных станциях, общее число которых составляло около 6000, из них 500 советских. К участию в МГГ были привлечены уже имеющиеся научные станции и обсерватории, а также построено значительное количество новых, оборудованных самыми современными приборами. При этом больше всего станций располагалось вдоль меридианов 10°, 75°, 110° и 140° в. д. и 80° з. д.

В Арктике по программе МГГ работало 50 полярных станций различных стран, из них 33 – советские, в том числе станции на островах Диксон, Котельный, Врангеля, Четырехстолбовой, Преображения, на мысе Челюскин и Уэллене. Самая крупная из советских станций – обсерватория «Дружная» – была открыта в 1957 г.

на о. Хейса (Земля Франца-Иосифа). Специальная обсерватория начала работать в Тикси. Кроме комплекса метеорологических и аэрологических наблюдений, в обсерватории проводились озонметрические, ионосферные, магнитные, астрономические и другие научные исследования, осуществлялись регулярные запуски метеорологических ракет.



Полярный лётчик Герой Советского Союза И. С. Котов в 1930-х годах летал на линиях Уральского управления ГВФ, затем переведён в Полярную авиацию. С ноября 1941 г. по май 1942 г. воевал в составе Беломорской военной флотилии. Отозванный с фронта для работы в Главсевморпути, совершил более 30 вылетов для выполнения спецзаданий. После войны – командир экипажа и командир авиаотряда Полярной авиации. Участник ВВЭ «Север-2» и «Север-4». Обеспечивал работу дрейфующих станций «СП-2», «СП-3», «СП-6».

Соответствующая корректировка научных программ была сделана и в исследованиях на дрейфующей в то время станции «СП-6». Если в течение первого года работы на ней проводились в основном океанологические и метеорологические наблюдения, представляющие наибольший интерес для обеспечения навигации на трассе Северного морского пути, то во второй год объём научных исследований значительно расширили. Дополнительно были организованы наблюдения по изучению ионосферы, полярных сияний, магнитного поля Земли, ледоисследовательские работы; увеличены программы работ в области аэрологии и метеорологии. Много внимания уделялось наблюдениям за течениями.

Нельзя также забывать, что Арктика продолжала оставаться важнейшим регионом противостояния СССР и США. Но политико-экономические условия этого противостояния существенно изменились: хозяйственная деятельность в арктическом регионе значительно активизировалась, возросли объёмы перевозок по СМП, в водах Северного ледовитого океана начинала создаваться принципиально новая стратегическая система обороны государства –

подводный ракетноносный ядерный флот. В этих условиях потребовалось расширение научных исследований для получения новых знаний о природных процессах в Арктике, рельефе дна Северного Ледовитого океана и окраинных морей.

22 марта 1957 г. вышел приказ министра Морского флота СССР № 92, обязывавший ГУСМП в апреле-июне 1957 г. провести следующую ВВЭ – «Север-9».

Главными задачами экспедиции «Север-9» были: эвакуация дрейфующей станции «СП-4», смена личного состава дрейфующей станции «СП-6» и организация новой дрейфующей станции «СП-7», а также обеспечение этих станций всем необходимым для проведения научно-исследовательских работ в Центральной Арктике. Помимо этих работ участники экспедиции должны были поставить в 22 пунктах на дрейфующих льдах Северного Ледовитого океана радиомаяки и ДАРМСы, провести в этих пунктах научные измерения, а по пути осуществить авиаразведку льдов Северного Ледовитого океана.

Начальником ВВЭ стал океанолог М. М. Никитин, его заместителем по лётной работе – командир авиаотряда МАГОН И. С. Котов, а заместителем по материально-техническому обеспечению – Б. В. Вайнбаум. Начальниками дрейфующих станций были назначены: В. М. Дриацкий – на «СП-6» и В. А. Ведерников – на «СП-7».

Всего в работах экспедиции участвовало 270 человек, в том числе 92 человека лётно-подъёмного состава Полярной авиации и 61 человек инженерно-технического состава УПА. Для выполнения работ экспедиции было выделено 16 самолётов: два Ту-4, шесть Ил-12, шесть Ли-2, два Ан-2 и один вертолёт Ми-4 только для работ на «СП-7». Весь самолётный парк был разбит на 4 авиаотряда.

Первый (командир Б. С. Осипов) состоял из шести Ил-12, одного Ту-4, одного Ан-2 и вертолёта Ми-4. Его задача – обеспечить перевозку личного состава, грузов и снаряжения для организации «СП-7».

Второй (командир В. И. Масленников) состоял из двух специально оборудованных самолётов Ли-2 на лыжах. Его задача – выбрать льдину для организации «СП-7», а также подобрать в районе льдины годовалое поле, пригодное для подготовки ВПП для колёсных машин Ил-12 и Ту-4.

Третий авиаотряд состоял из четырёх специально оборудованных Ли-2 на лыжах, разбитых на две подгруппы по две машины: первая – восточная (командир М. Ф. Ручкин), вторая – западная (командир М. П. Ступишин). Задача этого отряда: расстановка радиомаяков и ДАРМС, а также проведение попутных гидрологических работ в местах их установки. Кроме этого, на подгруппу М. П. Ступишина была возложена задача по закрытию и эвакуации «СП-4».

Четвёртый отряд (командир В. М. Перов) состоял из одного самолёта Ту-4, в задачу которого входило выполнение авиаразведки льдов Северного Ледовитого океана.



Обсерватория на острове Хейса (архипелаг Земля Франца-Иосифа).

Первой, в связи с интенсивными подвижками льда и разломами ледяного поля, пришлось решать задачу эвакуации станции «СП-4». Для этого были выделены три самолёта Ли-2 под командованием М. П. Ступишина, В. В. Григорьева и М. Я. Дондукова. С 31 марта по 20 апреля они тридцатью рейсами вывезли в аэропорт «Нагурская» личный состав станции и более 28 т наиболее ценного оборудования. Вертолёт Ми-4 «Н-88», полностью выработавший свой ресурс, после снятия ряда деталей был оставлен на льдине.

Затем к 19 апреля была произведена смена полярников на станции «СП-6». И в это же время самолётами Ли-2 «Н-496» (командир В. И. Масленников) и Ли-2 «Н-531» (командир М. Плиш) после нескольких дней поисков была найдена подходящая для устройства промежуточной базы льдина. Она была необходима, так как предполагаемый район создания новой станции находился довольно далеко от береговых аэродромов. Затем в координатах 82°06' с. ш., 164°30' з. д. лётчики обнаружили многолетнюю льдину размером 2,5 x 2,7 км и толщиной около 3 м, вполне пригодную для организации новой станции «СП-7». 18 апреля её тщательно осмотрели начальник экспедиции «Север-9» М. М. Никитин, командир авиаотряда И. С. Котов и начальник «СП-7» В. А. Ведерников, которые разрешили начать здесь строительство. В этом же полёте на расстоянии 22 км от места будущей станции была найдена льдина, пригодная для приёма самолётов Ил-12 на колёсном шасси.

Самолёты, не мешкая, приступили к перевозке людей и грузов из Тикси, а также оборудования и приборов со станции «Северный полюс-4», закончившей свой трёхгодичный дрейф. 23 апреля на льдину высадились первая группа научных сотрудников, было доставлено около 4 т различных грузов. Полярники наметили места расположения объектов лагеря, собрали две палатки. Уже на следующий день была передана первая метеосводка.

Наступил полярный день, поэтому самолёты прибывали круглосуточно, но разгружать прилетавшие борта приходилось при 40-

градусном морозе, на холодном, перехватывающем дыхание ветру. Всего весной 1957 г. на «СП-7» было доставлено 174,2 т грузов, необходимых для нормальной её работы до осеннего завоза – октября-ноября 1957 г.



Разгрузка полярного самолёта Ил-14Т через большую грузовую дверь.

Организация станции была закончена к 20 мая, завоз запланированных грузов – 26 мая. Окончательно коллектив станции собрался, когда прибыл вертолёт Ми-4, совершивший почти 1500-километровый перелёт над океаном. В его экипаж вошли командир В. А. Андреев, штурман Ю. В. Порай, бортрадист Г. Г. Тихонов и механик И. И. Матасов. Вертолёты Ми-4 уже не один год базировались на дрейфующих станциях и были по достоинству оценены полярниками: «Эта замечательная машина, – писал позже В. А. Ведерников, – нам была необходима: она помогла доставить с перевалочной базы в лагерь необходимые материалы, оборудование и быстрее завершить устройство станции».



Аэродром полярной станции «СП-6». Апрель 1956 г.

Только закончили обустройство лагеря и приступили к научным наблюдениям, как льдина неожиданно дала трещину. Отколовшийся обломок то отдалялся от лагерной льдины на десяток метров, то со скрежетом напирал на неё, создавая торосистый вал, приближающийся к строениям станции. Затем появились новые трещины, и за несколько дней льдина заметно уменьшилась.

С поднявшегося над лагерем вертолёт перед начальником станции предстала безрадостная картина: лёд вокруг изломан, множество трещин и разводий. Соседняя льдина, которую считали запасной, оказалась тоже изуродованной.

Разломы льдины и трещины заставили перенести на более безопасное место рабочие палатки. Так как стихия разрушила основную и запасную взлётно-посадочные полосы, пришлось пешнями и лопатами приступить к расчистке новой ВПП, срубая торосы и засыпая трещины. Работали почти круглосуточно, отводя для отдыха не более 4 часов.

Необходимо отметить, что этот новый аэродром, постороенный непосредственно в районе станции, затем значительно облегчил и удешевил завоз грузов на «СП-7» – не нужно было использовать вертолёт для их перевозки и завозить для него дополнительное топливо.

В это время в истории отечественной Полярной авиации произошло знаковое событие – в её состав поступили самолёты Ил-14. Первый образец почти повторял самолёт Ил-12, отличаясь от него только несколько большими размерами и массой. Постройка второго опытного самолёта с новым крылом и увеличенным вертикальным оперением, а также с усовершенствованными воздушно-тепловой противообледенительной и отопительной системами, который получил обозначение Ил-14П, была завершена через два с половиной месяца после начала испытаний опытного самолёта Ил-14, и 1 октября 1950 г. экипаж лётчика-испытателя В. К. Коккинаки выполнил на Ил-14П первый полёт. Оценка новой машины была высокой. Отмечалось, что кабина экипажа просторная и светлая, передние и боковые стекла выше, чем у Ил-12, поэтому обзор из кабины вперёд и в стороны улучшился. Самолёты были оснащены дополнительными топливными баками, узлами для подвески под фюзеляжем ракетного ускорителя взлёта, имели бортовой вспомогательный движок для отопления и освещения кабин при стоянке самолёта, а также газовую плиту для приготовления пищи. Качественно новый уровень безопасности полёта Ил-14П, его лётно-пилотажных данных и уровня комфорта стали решающими факторами для его скорейшего запуска в серийное производство, которое началось уже весной 1953 г.



Полярный лётчик В. В. Мальков направлен в авиацию в 1932 г. и проработал в ней более 45 лет. Летал на 20 типах самолётов. Участвовал ледовых разведках и проводке судов по СМП, в высокоширотных экспедициях, снабжал дрейфующие станции «Северный полюс» от 2-й до 21-й. Работал в составе 2-й КАЭ.

В феврале 1956 года успешно прошёл лётные испытания вариант Ил-14М с двумя дополнительными топливными баками в каждой консоли крыла и с новой барометрической системой, предназначенный для регулярной беспосадочной связи между советскими антарктическими станциями, порой удаленными одна от другой на расстояние до 4000 км. Особенно следует отметить созданные в 1957 году по заказу Главного управления геодезии и картографии СССР самолёты Ил-14ФК (на базе Ил-14П) и Ил-14ФКМ (на базе Ил-14М) для фотографических работ. Это были первые в Советском Союзе специализированные самолёты такого назначения, оснащенные совершенной аэрофотоаппаратурой и специальным пилотажно-навигационным оборудованием. Они имели по три аэрофотоаппарата, которые управлялись двумя операторами. В фюзеляже были сделаны фотолюки, а на потолке кабины установлен монорельс с лебёдкой для подъёма аэрофотоаппаратов. Продолжительность полёта самолётов этого типа была увеличена установкой дополнительных топливных баков.

Ил-14 в варианте ледового разведчика оказался столь незаменим, что заслужил почётный титул «Его Величество Ледовик Четырнадцатый». С самой положительной стороны зарекомендовал себя Ил-14 и в Антарктике. Лётчики, летавшие на Ил-14, все в один голос говорят, что лучшего самолёта они не встречали. Он превосходил по всем параметрам Ли-2, при этом был прост в управлении, прощал многие ошибки и позволял выполнять взлёт и посадку на грунтовые и ледовые ВПП ограниченных размеров. Также Ил-14 стал первым советским пассажирским самолётом, способным продолжить взлёт при отказе одного мотора.

В процессе эксплуатации эти самолёты неоднократно модифицировались, приспособлялись к суровым условиям

эксплуатации и особенностям выполняемой работы. Пожалуй, единственным существенным недостатком для самолёта такого класса было отсутствие герметизации салона, что особенно ощущалось при полётах над высокогорной местностью.



Сх. 10. Ближнемагистральный самолёт Ил-14 широко применялся при перевозке различных народнохозяйственных грузов, а также в Полярной авиации по обеспечению различных научных экспедиций в Арктике и Антарктиде. Регулярные перевозки пассажиров на самолётах Ил-14П начались 30 ноября 1954 г. Общее количество произведённых самолётов – 1348. Массовое списание остававшихся в строю Ил-14 было проведено в конце 1980-х – начале 1990-х гг.

Для доставки грузов на дрейфующие станции «СП-6» и «СП-7» было выделено шесть самолётов: два Ил-14 (командиры М. А. Титлов и А. Н. Старов), три Ил-12 (командиры Ф. А. Шатров, В. И. Васильев и К. М. Лебедев) и один Ли-2 (командир Н. Д. Поляков). Командовал авиаотрядом экспедиции И. С. Котов.

Для осеннего завоза всего необходимого на эти станции, по примеру предыдущих экспедиций, в навигацию 1957 г. грузы были отправлены морем в пункты, наиболее приближенные к районам дрейфа станций: в Тикси, Певек и мыс Шмидта. Отсюда их и перевозили самолёты.

По обеспечению станции «СП-6» работали два новых Ил-14. С 9 октября по 1 ноября они доставили 55,5 т грузов. Полёты на «СП-7» начались 14 октября 1957 г. и продолжались до 31 октября. За это время на станцию было доставлено 59,9 т грузов, необходимых для её жизнеобеспечения до весны следующего года.

Во время одного из таких рейсов потерпел катастрофу Ил-12 «Н-442». 27 октября 1957 г. он взлетел с мыса Челюскин и взял курс на «СП-7». Так как командир экипажа В. В. Мальков ещё не получил право летать на Ил-12 самостоятельно, проверяющим с ним летел А. А. Лебедев. Прогноз погоды, полученный экипажем перед взлётом, сообщал о простых метеоусловиях как по маршруту, так и на ледовом аэродроме полярной станции, располагавшейся в районе 87-й широты. Но за 40 минут до расчётного времени прибытия экипаж получил информацию о резком ухудшении погоды на аэродроме назначения – появлении сплошной облачности с нижней границей 1000 м и усилении ветра до 10 м/с со сменой его направления на боковое к курсу посадки. Однако находясь за 20 минут до расчётного времени прибытия на высоте 1000 м, самолёт всё ещё был выше облаков. Только на высоте 800 м экипаж начал пробивать облачность. Началось обледенение. На высоте 80–90 м Ил вышел из облаков и, сделав круг над аэродромом, вышел на посадочный курс. При снижении в облаках в условиях полярной ночи экипаж отвлекся от пилотирования по приборам на визуальный поиск огней ВПП и преждевременно снизился до недопустимо малой высоты. Командир дал команду включить фары, но их света было недостаточно, вероятно по причине обледенения. В этот момент самолёт задел высокий торос, а затем столкнулся с ледяной поверхностью и получил серьёзные повреждения. Пожара не возникло. Командир экипажа В. В. Мальков и штурман В. А. Колосов были тяжело ранены. Остальные получили лёгкие ранения и ушибы.



Гидросамолёт Бе-6 Полярной авиации. В 1955–1957 гг. семь таких летающих лодок прошли пере-оборудование на заводе № 86 в Таганроге для работы в Арктике.

Место катастрофы спустя сутки, ночью, по костру было обнаружено экипажем вертолёта Ми-4 В. А. Андреева с полярной станции. К исходу вторых суток после аварии лётчик М. А. Титлов на Ил-12 эвакуировал раненых в Москву, но через четыре дня штурман скончался, не приходя в сознание.

К весне 1958 г. стало ясно, что дрейф станции «СП-7» будет проходить в очень интересном и ещё не исследованном районе, особенно в отношении глубин океана. Поэтому было решено продолжить дрейф ещё на год. 11 апреля 1958 г., когда льдина находилась на $86^{\circ}40'$ с. ш. и $150^{\circ}00'$ з. д., состоялась передача станции второй смене. Сменился и экипаж вертолѐта Ми-4, в который теперь вошли Н. Н. Кузнецов, В. И. Старостин, Р. Р. Ситников и И. И. Крючков.

В это время льдина имела площадь всего около квадратного километра и её окружали мощные торосы. Пока лагерь решили оставить на прежнем месте, ведь рядом располагалась посадочная площадка. Правда, её длина была недостаточна для приѐма больших самолѐтов, поэтому, когда к середине августа полярникам стало не хватать свежих продуктов, пришлось два раза сбрасывать необходимое продовольствие с Ил-12 под командованием М. С. Васильева. На парашютах сбрасывали и наиболее ценное имущество. Позже для Илов нашли подходящую льдину в 75 км от станции, откуда грузы на станцию перевозили вертолѐтом.

Весной 1958 г. в соответствии с приказом начальника Главсевморпути № 24 от 24 марта 1958 г. с целью продолжения изучения областей Центральной Арктики была организована ВВЭ «Север-10». Начальником экспедиции был назначен сотрудник ААНИИ М. М. Никитин, его заместителем по авиации и командиром авиаотряда экспедиции стал Б. С. Осипов.

Для проведения экспедиции выделили 16 самолѐтов: четыре Ту-4, пять Ил-12 и Ил-14, шесть Ли-2, один Ан-2 и один вертолѐт Ми-4. Весь авиапарк был разбит на три отряда.

Первый (командир Б. С. Осипов) состоял из четырех Ту-4, пяти Илов, одного Ли-2 и Ми-4. Его задачей было обеспечение смены личного состава дрейфующих станций и доставку на станции необходимого оборудования, продовольствия, топлива и другого снаряжения. Кроме этого, экипаж Ли-2 должен был в районе «СП-7» подобрать льдину для приѐма тяжѐлых Ту-4.

Во второй авиаотряд (командир В. И. Масленников) входили два специально оборудованных Ли-2 на лыжах, его единственной задачей являлось обеспечение выполнения работ в интересах ВМФ.

Третий (командир М. П. Ступишин) состоял из четырёх Ли-2 на лыжах. На этот отряд возлагалась расстановка радиовех и ДАРМС, проведение попутных гидрологических работ, а также выполнение попутной авиаразведки.

Как уже было сказано, при организации снабжения дрейфующих станций наибольшие трудности были с обеспечением «СП-7». Вследствие её большого удаления от основной базы экспедиции Тикси (около 2000 км) наиболее экономичным в то время типом самолѐта для перевозки грузов на большие расстояния, как было установлено в предыдущих экспедициях, являлся самолѐт Ту-4. Поэтому экипажу

одного из Ли-2 (командир П. П. Лапик) и была поставлена задача в возможно короткий срок найти и подготовить ВПП для приёма Ту-4.

5 апреля экипаж П. П. Лапика в районе «СП-7» обнаружил такую льдину, и в течение трёх дней на ней была подготовлена ВПП для приема тяжёлых машин. 8 апреля на неё совершил первую посадку самолёт Ту-4. С этого дня на этих самолётах (командиры Б. С. Осипов и И. Г. Бахтинов) начался интенсивный завоз грузов в район «СП-7».

К середине апреля на обеих станциях смена составов была завершена. Всего в весенний период экспедиции доставлено на «СП-6» 180,5 т, а на «СП-7» – 144,6 т грузов, необходимых для нормальной работы станций до осени 1958 года. При этом самолётами Ту-4 доставлено из Тикси на «СП-6» 150,9 т груза, а на «СП-7» – 117,5 т, т. е. более 80 % от общего количества доставленного на лёд груза.

Лето 1958 г. в Арктике оказалось самым тёплым и продолжительным за всё время работы дрейфующих станций. Часто шли сильные дожди, и посадочная полоса совершенно раскисла. Поэтому когда в августе понадобилось доставить на станцию некоторые продукты, пришлось сбрасывать их с самолёта.

Осенним этапом экспедиции «Север-10» руководил Б. В. Вайнбаум, его заместителем по летной работе был командир Московского отдельного авиационного отряда (МОАО) П. П. Москаленко. В экспедиции работали 6 самолётов: два Ил-14 (командиры Г. С. Бенкунский, М. П. Ступишин), три Ил-12 (командиры К. Ф. Михайленко, Б. А. Миньков, А. К. Жгун) и один Ли-2 (командир Г. Ф. Денежкин).

В период с 24 сентября по 3 ноября на «СП-6» было доставлено 44,9 т грузов, включая и топливо для дозаправки самолётов, которые летали на «СП-7». Полёты по снабжению «СП-7» начались 13 октября и продолжались по 3 ноября. Всего доставлено на станцию 37,8 т различных грузов.

Но не нужно забывать, что шли, пожалуй, самые суровые годы холодной войны, и знание рельефа дна океана было необходимо для составления карт и лоций для подводных лодок на случай настоящей войны. Поэтому самолёты активно привлекались к доставке в заданные районы групп акустиков из Киевского института гидроприборов и военных гидрографов из НИИ-9 МО (ныне ОАО «Государственный научно-исследовательский навигационно-гидрографический институт»), создававших акустические маяки для ориентации субмарин подо льдом и разрабатывавших методы картографирования арктического бассейна.



Взлётно-посадочная полоса зимнего аэродрома возле Диксона.

В период работы второй смены на «СП-7» произошло знаменательное для тех лет событие. Впервые советскую дрейфующую станцию «Северный полюс» посетил большой отряд иностранных журналистов. 16 ноября 1958 г. Ил-14 доставил на льдину лагеря 20 журналистов из 11 стран: Франции, Италии, Китая, Германской Демократической Республики, Югославии, Румынии, Болгарии, Чехословакии, Польши, Австрии и СССР.Guests разместили в пяти палатках. Для их обслуживания с Диксона специально привезли повара.



Дрейфующая станция «Северный полюс-7».

Вскоре после отъезда гостей льдину, на которой была расположена станция, сильно сжало, по ней прошли несколько трещин, а 21 декабря после сильного толчка она оказалась расколотой на две части. В наиболее узком месте трещины пришлось соорудить переправу из брёвен и досок.

Особенно сильная подвижка льда произошла 18 февраля после штормового ветра, свирепствовавшего двое суток. Пришлось держать вертолёт наготове на случай экстренной эвакуации людей. Только после нескольких томительных часов сжатие льдов начало ослабевать.

Оставаться на льдине стало опасно. В конце марта пришло указание о закрытии станции и подготовке имущества для отправки через «СП-6» на новую станцию «СП-8».

11 апреля 1959 г. после 718-суточного дрейфа станция была закрыта всего в двухстах километрах от Гренландии. За время работы её аэродром принял 328 самолётов Ту-4, Ил-12, Ил-14, Ли-2 и вертолёт Ми-4. На станцию было завезено 511 т грузов, и на ней побывало 87 человек.

Кроме работ с дрейфующими станциями экспедициям «Север-9» и «Север-10» была поручена расстановка радио-вех и ДАРМС на льдах Центральной Арктики. Отряды экспедиций работали двумя группами: западной и восточной. Каждой из них было придано по два самолёта Ли-2 на лыжном шасси. Большая часть ДАРМС была впервые установлена в Центральной Арктике, чтобы получать данные о погоде из этого отдаленного района. Простые радиомаяки, сигнализирующие только о дрейфе льдов, были расставлены в основном в арктических морях.

В конце 1950-х годов на повестку дня была поставлена задача разработки средств и методов обеспечения плавания атомных подводных лодок в Арктическом бассейне, а именно оснащение их средствами определения места подо льдами, а также обеспечение навигационными картами, отвечающими особенностям данного театра военных действий. Решению этой задачи были посвящены отдельные постановления СМ СССР. В соответствии с его поручениями ААНИИ был утвержден план экспедиционных работ на 1959 г. и организована ВВЭ «Север-11». Она должна была: сменить персонал дрейфующей станции «СП-6» и обеспечить её всем необходимым до октября 1959 г.; эвакуировать персонал и оборудование станции «СП-7» при её закрытии; до октября 1959 г. организовать работу новой дрейфующей станции «СП-8» в районе 75–76° с. ш., 165–175° в. д. и обеспечить работу комплексного отряда ВМФ, состоявшего из специалистов киевского института гидроприборов, работавшего по заказам ВМФ, и гидрографов из НИИ-9 МО. Руководство этим отрядом осуществлял начальник отдела НИИ-9 капитан 1-го ранга А. Г. Светлов. На сотрудников института было возложено навигационно-гидрографическое обеспечение взрывных работ, проводившихся на различном удалении от ледовой станции «Северный полюс-6» дрейфовавшей в то время в приполюсном районе.

Для выполнения возложенных на ВВЭ задач было выделено 17 самолётов: два Ту-4, два Ил-12, три Ил-14, девять Ли-2 и один Ан-2. Весь авиапарк был разбит на пять групп.

Первая состояла из двух Ли-2 Хатангского авиаотряда (командиры В. Г. Герасимов и В. Е. Балабриков). Задача этой группы – эвакуация дрейфующей станции «СП-7».

Вторая – из двух тяжёлых самолётов Ту-4 (командиры И. Г. Бахтинов и А. Н. Пименов), которые должны были осуществить смену персонала станции «СП-6» и обеспечивать горюче-смазочными материалами два

Ли-2, работавших с отрядами НИИ-9 и занимавшихся эвакуацией «СП-7».

Третья, самая многочисленная, включала в себя: два самолёта Ил-12 (командиры Б. А. Миньков, К. Ф. Михайленко), три Ил-14 (командиры Я. Я. Дмитриев, Ф. А. Шатров, И. П. Мазурук) и один Ли-2 (командир М. Г. Завьялов). Илы должны были выполнять перевозки по снабжению вновь открываемой «СП-8», а Ли-2 – ледовую разведку, поиск льдин для станции и ВПП, на которую можно было бы принимать самолёты Ил-12 и Ил-14, а в дальнейшем и Ту-4.

Четвертая группа состояла из четырёх специально оборудованных Ли-2 на лыжах (командиры В. И. Масленников, М. Ф. Стекольников, Г. В. Сорокин и А. К. Жгун). Эти самолёты обеспечивали всю работу научных групп А. Г. Светлова.

Пятая группа, два Ли-2 на лыжах (командиры М. П. Ступишин и Н. Д. Поляков), работала с отрядом по расстановке в Центральной Арктике ДАРМС и радиовех.



Заслуженный пилот СССР Г. С. Бенкунский выполнял полёты по перегонке самолётов по ленд-лизу. В 1944 г. доставил правительственную делегацию СССР в США на конференцию по подготовке Устава ООН. В гражданской авиации более 40 лет. Работал пилотом, командиром корабля в Полярной авиации, Московском управлении и Центральном управлении международных воздушных сообщений ГА.

Руководителем полётов на станцию «СП-6» был назначен Н. Л. Сырокваша, а на «СП-8» – В. И. Фурдецкий^[24]. Оба они бывшие лётчики Полярной авиации.

К ряду работ особой важности, по соображениям повышенной опасности или секретности, привлекались и военные авиаторы. Так, полёты на «СП-6» в 1959 г. осуществляли и два экипажа Ил-12 из 374-го полка ВТА. Кроме того, несколько рейсов для срочной доставки продуктов питания и горюче-смазочных материалов на льдину возле

этой станции сделали три экипажа Ту-4 авиадивизии с аэродрома Шаталово под Смоленском.

ВВЭ «Север-11» начала свою работу в Арктике с середины марта полётами на лёд авиадесантного отряда под руководством капитана 3-го ранга А. И. Сорокина для выполнения взрывных работ на различных удалениях от полюса. Отряд состоял из двух минеров, двух гидрографов Северного флота и нескольких сотрудников института, которых обслуживали два самолёта Ли-2 Полярной авиации. Его работа продолжалась до середины мая – пока были возможны посадки самолётов, оборудованных лыжами, на неподготовленные льдины – как правило, свежезамерзшие полыньи, поскольку старый лёд был всторошен, покрыт застругами и непригоден для посадки и взлёта ни на колёсах, ни на лыжах.

29 апреля 1959 г., во время очередного перелёта этого «прыгающего» отряда, Ли-2 «СССР-04209», пытаясь взлететь на лыжах с короткой неподготовленной полосы в условиях внезапно наступившей оттепели и при боковом ветре, не смог набрать необходимой скорости и задел лыжами и хвостовым оперением торосы, окружавшие полосу, упал на лёд и развалился на части. Благодаря чётким действиям бортмеханика, в считанные секунды перекрывшего все бензопроводы, пожара и взрыва не последовало, а ведь всё грузовое отделение было занято ящиками с толом.

Когда к середине мая вся программа акустических испытаний была выполнена полностью, отряд А. Г. Светлова вернулся в Ленинград.

Эвакуация «СП-7» началась 30 марта посадкой на станцию первого самолёта Ли-2 и завершилась 11 апреля 1959 г.^[25] За это время вывезено на материк 33,2 т наиболее ценного оборудования и весь личный состав станции.

12-13 апреля во время полётов на самолёте Ли-2 на лыжах из Нижнеколымского авиаотряда было выбрано несколько подходящих льдин для организации «СП-8». В районе 75°42' с. ш., 163°10' з. д. находилось три паковых поля: два размером 3 x 4 и одно – 6 x 8 км, толщиной до 3 м, а также рядом несколько осенних льдин, пригодных для строительства ВПП и завоза грузов на станцию с использованием тяжёлых самолётов.

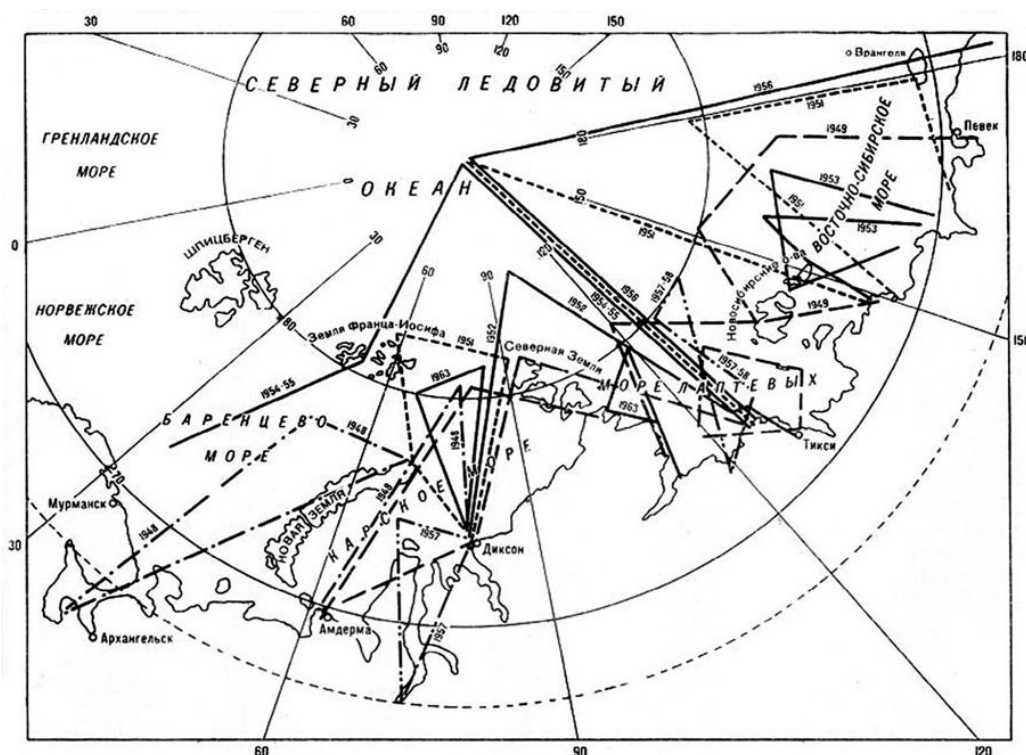
В отчете экспедиции по этому району говорилось: «Во всём районе не было отмечено больших гряд торошения и разломов льдин, что свидетельствовало об отсутствии сильных подвижек льда в этом районе. Лучшего вокруг ничего не было... Обследованный район отличался спокойным характером поверхности льда, что указывало на отсутствие сильных подвижек льда».

15 апреля начались перевозки грузов на основной аэродром. Первыми рейсами прилетели полярники станции во главе с начальником В. М. Рогачевым. Следующие два дня на Ли-2 с лыжным шасси с его участием производился осмотр выбранных льдин. 17

апреля на том же самолёте началась перевозка грузов с аэродрома в лагерь с использованием ВПП рядом со станцией.

Научная дрейфующая станция «Северный полюс-8» была открыта 27 апреля 1959 г., но уже 29 апреля между основным аэродромом и станцией прошли четыре трещины. На следующий день треснула и станционная льдина. Трещины разошлись, и образовались разводья шириной от 50 до 150 м. Одна из трещин отделила от лагеря склады с продовольствием и горючим. Затем началось торшение. Ледяной вал высотой до 7 метров стал надвигаться на станцию.

В течение трех суток полярники в авральном порядке занимались спасением грузов, оборудования и имущества станции, перетаскивая их на уцелевшую часть льдины. Одновременно занимались и перемещением всего лагеря ближе к центру льдины. 4 мая подвижки и торшение прекратились.



Маршруты летающих морских обсерваторий в Арктике.

На следующий день, когда установилась лётная погода, на станцию прилетели на самолёте Ли-2 начальник экспедиции М. М. Никитин и его заместитель по лётной работе П. П. Москаленко. Был сделан облёт района, который показал, что размер льдины сократился до 1200 x 2000 м. Подвижки и торшения произошли и на других паковых льдинах,

которые также были частично расколоты. Поэтому было принято решение: лагерь оставить на этой льдине, переместив его на 500-600 м от ближайшего разводья. Перебазирование лагеря станции было закончено 21 мая.

К осени 1959 года перед экспедицией «Север-11» неожиданно была поставлена новая задача. В связи с резким увеличением выносного дрейфа ледяного острова, на котором располагалась станция «СП-6», руководство ГУСМП и ААНИИ приняло решение ускорить эвакуацию станции, пока ещё её ВПП была пригодна для приёма самолётов Полярной авиации на колёсном шасси.

В период с 6 по 14 сентября двумя Ил-14 (командиры И. И. Черевичный и Г. В. Сорокин) был полностью вывезен весь коллектив станции и 28,8 т наиболее ценного оборудования и имущества. Эвакуация осуществлялась через аэродром «Нагурская», где большая часть груза была оставлена для дальнейшей отправки на Диксон ледоколом «Капитан Воронин».

Кроме апрельской аварии Ли-2 Г. В. Сорокина, в 1959 году в Полярной авиации произошло ещё два чрезвычайных происшествия.

10 августа Ли-2 «СССР-04210» Чукотской авиагруппы УПА ГВФ, оборудованный аппаратурой для аэрофотосъёмки ледовой обстановки, выполнял полёт с базового аэродрома Нижние Кресты (ныне Черский) с целью ледовой разведки. Полёт проходил днём выше облаков. Когда ко-мандир корабля Ю. М. Кулев вышел в салон проверить работу гидрологов, управлявший самолётом второй пилот решил спрямить маршрут и пройти над скалистым мысом при входе в Чаунскую губу на её восточном побережье. При подходе к мысу на высоте ниже безопасной самолёт попал в сильный нисходящий воздушный поток, просел и нижней частью фюзеляжа столкнулся со скалистой вершиной мыса. После удара машину подбросило вверх, затем она с креном ударилась о большой валун и частично разрушилась. Штурман, бортмеханик и все пять пассажиров погибли. Катастрофа произошла за 30 минут до расчётного времени прибытия в Певек.

26 октября 1959 г. при посадке на ВПП у станции «СП-8» потерпел аварию Ил-14Т «СССР-04183» (командир Герой Советского Союза Н. Н. Самусев). Бригада для его ремонта прибыла только 12 января 1960 г., а ремонт закончили 8 февраля. На Большую землю самолёт перегнали 20 февраля.

Весной 1960 г. в Арктику была направлена очередная ВВЭ «Север-12», которая должна была сменить персонал дрейфующей станции «СП-8» и пополнить её запасы, организовать к северо-востоку от Новосибирских островов новую дрейфующую станцию «Северный полюс-9» и продолжить геофизические и океанографические работы.

Начальником экспедиции, как и в прошлые годы, был назначен М. М. Никитин, командиром её авиаотряда стал заместитель начальника Полярной авиации П. П. Москаленко.

Экспедицию обеспечивали 14 самолётов: шесть Ил-14, семь Ли-2 и один Ан-2. Исходя из задач экспедиции, лётный отряд был разбит на три группы.

Первая состояла из шести специально оборудованных самолётов Ли-2 на лыжах (командиры В. И. Масленников, Ф. Ш. Утяшев, Б. И. Мазлов, Я. М. Соколов, Н. Н. Степанов и А. А. Каш). Эта группа обеспечивала всю работу на выносных точках четырёх научных отрядов.



Ан-12 на ледовом аэродроме «СП-8». 1960 г.

Вторая группа состояла из шести Ил-14 и одного Ан-2 (командиры М. С. Васильев, А. Н. Ефимов, Б. П. Веселовский, Ф. А. Шатров, А. Д. Ильин, Л. А. Питонов и В. И. Васильев). Она обеспечивала смену персонала на «СП-8», перевозку оборудования, продовольствия, топлива и снаряжения для дрейфующих станций и научных отрядов экспедиции. Кроме этого, один из Ил-14 этой группы должен был провести в заданном районе подробную ледовую разведку с целью поиска льдины, пригодной для организации новой станции.

В третьей группе был только один самолёт – Ли-2 на лыжном шасси (командир Б. Т. Сердюк), который должен был завершить поиск льдины для «СП-9» и подготовить в районе этой станции посадочные площадки для приёма самолётов Ил-14.

3 апреля 1960 года на вахту на станции «СП-8» заступила вторая смена. Первой её задачей стало завершение подготовки в 18 км от СП длинной взлётно-посадочной полосы для пробной посадки нового турбовинтового самолёта Ан-12. До этого никогда такие воздушные корабли не садились на дрейфующие льды. Начальник станции Н. И. Блинов и руководитель полётов экспедиции Н. Л. Сыроковаша, покружив на Ан-2 над окрестными льдами, нашли подходящее ледяное поле в 18 км от станции и сразу же начали готовить посадочную полосу. Прилетевшие на станцию начальник ВВЭ «Север-12» М. М. Никитин и руководитель авиационного отряда этой экспедиции П. П. Москаленко одобрили выбор льдины.

Вечером 5 апреля 1960 г. на ледовом аэродроме совершил посадку первый четырёхмоторный грузовой Ан-12.

Н. И. Блинов вспоминал: «Хотя всё проверено и предусмотрено, волнение не уменьшалось, а ещё больше усиливалось с приближением момента посадки самолёта.

День выдался на славу. Тихо, безоблачно. Для лучшей ориентировки зажгли дымовые шашки. И вот высоко-высоко в небе показалась серебристая точка, за которой белым шлейфом тянулся облачный след. Самолёт, сделав один круг, стал заходить на посадку. Чего греха таить, волнение наше достигло предела. Как будет вести себя зыбкая ледяная корка, когда тяжёлые колёса коснутся её поверхности? Ведь малейший просчёт, и тогда, едва коснувшись льда, многотонная машина навсегда исчезнет в пучине океана. Но всё обошлось отлично. Командир самолёта В. Васильев мастерски посадил машину. Непродолжительная пробежка, и самолёт встал на фоне торосов, теперь кажущихся маленькими по сравнению с ним. Из кабины вышел улыбающийся Васильев. От души поздравив его и Москаленко, мы приступили к разгрузке самолёта. А через 20-30 минут самолёт, подняв тучи снежной пыли, взлетел и ушёл в сторону Большой земли».



Ледовую разведку выполняет Ил-14 «СССР-04195».

Этот пробный перелёт подтвердил возможность использования таких самолётов для доставки грузов на станцию. Затем Ан-12 совершили ещё шесть посадок на ледовые площадки дрейфующих станций «СП-8» и «СП-9». В результате этих полётов с материковых баз на станции перебросили 150 человек и 350 т грузов. А уже весной следующего года большую часть работ по перевозке грузов на лёд выполняли самолёты Ан-12.

В июле 1960 г. эту посадочную полосу сломало, а к осени было необходимо соорудить новую, чтобы обеспечить завоз грузов на период полярной ночи. Коллектив начал срочно строить новую ВПП. Размеры полосы должны быть немалые: длина – 1000 метров, ширина – 45 метров. Для этого нужно было выровнять лёд на площади в 45 тысяч

квадратных метров. Ежедневно по несколько часов выравнивали площадку всеми способами: взрывали бугры, укатывали трактором, срубали неровности киркой и лопатами. 7 октября на неё был принят первый самолёт Ли-2 на колёсах (командир В. А. Кубышкин), доставивший полярникам почту, посылки и продукты.



Расчистка ВПП возле «СП-11» с помощью ледово-фрезерной машины, трактора и лопат.

До 15 октября завоз осуществлялся эпизодическими рейсами самолётов Ли-2, а после, когда окончательно выравнивали взлётную полосу, начался массовый завоз грузов самолётами Ил-14.

Всего было доставлено на станцию 53,6 т грузов, включая продовольствие, топливо, оборудование и другое снаряжение, необходимое для нормальной жизни и работы станции до весны следующего года. Для проведения текущих работ на станции постоянно находился самолёт Ан-2 лётчика Е. Ф. Маканцева.

Завершился 1960 год для полярных лётчиков юбилейным 200-м рейсом известного полярного лётчика И. П. Мазурука на дрейфующие станции^[26]. 28 декабря он в сложных условиях совершил посадки самолёта Ил-14Г «СССР-04176» с новогодней почтой для «СП-8», а затем и для «СП-9».

Но, к сожалению, и этот год для Полярной авиации был омрачён катастрофой самолёта, унесшей 18 жизней.

2 сентября 1960 г. Ил-14П «СССР-04200» (командир Н. Д. Поляков, второй пилот Ю. М. Козлов) замыкал группу из трёх самолётов, перевозивших полярников, отработавших вахту. Полёт проходил по маршруту Мыс Шмидта – Певек – Черский – Чоккурдах – Тикси – Хатанга – Диксон – Амдерма – Архангельск – Череповец – Москва. Во время полёта на участке между Архангельском и Череповцом в сложных метеоусловиях самолёт столкнулся со склоном горы Белая. Все 18 человек погибли. Было установлено, что в районе происшествия шёл дождь, и гора была закрыта облаками. Самолёт, производя полёт на малой высоте, левой плоскостью столкнулся с деревьями на северном склоне горы Белая. Плоскость оторвалась и упала в 120 м от места

первого касания деревьев. Ил после пролетел ещё 130 м, упал на противоположном склоне у основания горы и сгорел.

Если на станции «СП-8» год прошёл относительно спокойно, то станции «СП-9» пришлось очень трудно. Льдину часто ломало, а весной искорёжило окончательно.

27 марта 1961 г. началось самое интенсивное торошение за всё время дрейфа. С северо-востока на лагерь пошёл большой вал торосов. Почти все постройки станции были разрушены. Люди чудом уцелели, но аэродрома у них не стало – сделанную с большим трудом в течение долгой полярной ночи взлётно-посадочную полосу сломало в первые же светлые дни. Станцию едва успели перенести на один из больших обломков прежней льдины, но взлётную полосу для Илов здесь сделать было уже нельзя. Тут мог сесть только Ан-2.

В связи с экстренной ситуацией начальники «СП-8» и «СП-9» вечером того же дня получили радиogramмы с Диксона: «Весьма срочно... «СП-9» Шамонтьеву, «СП-8» Блинову, Макаrcеву... В сложившихся обстоятельствах приступить немедленно переброске людей на «СП-8» Блинову... Брать только научные материалы... Гордиенко, Москаленко».

Так как на «СП-9» своего дежурного самолёта не было, Ан-2 лётчика Е. Ф. Макаrcева на следующее утро улетел на «СП-9». За два дня четырьмя рейсами оттуда удалось вывезти измотанных людей, научные материалы и наиболее ценное оборудование. 29 марта 1961 г. в координатах 86°36' с. ш., 176°00' з. д. дрейфующая научно-исследовательская станция «Северный полюс-9» была закрыта.

В то время, когда проходило экстренное закрытие станции «СП-9», в Арктике начинала работу ВВЭ «Север-13», в которой принимали участие научные группы и подразделения многих министерств и ведомств. В частности, Акустический институт АН СССР и ААНИИ должны были проводить гидроакустические исследования для создания средств системы противолодочной обороны в арктических районах^[27], а гидрографический отряд Северного флота под руководством капитана 1-го ранга Л. И. Сенчуры – изучение рельефа дна в районе хребта Ломоносова^[28]. Руководителем лётной части был снова назначен П. П. Москаленко

Учитывая специфику работы экспедиции и удаленность от аэропортов объектов исследований, было принято решение о создании двух специальных баз по её снабжению.

К работе в экспедиции привлекались 27 самолётов: четыре Ан-12, семь Ил-14, одиннадцать Ли-2 и пять Ан-2, а также два вертолётa Ми-4. Но уже 9 апреля 1961 г. при перелёте с Диксона к месту работы на ледовую базу вертолёт Ми-4 «СССР-04344» (командир М. И. Каранов) в районе мыса Стерлигова произвел вынужденную посадку в тундре из-за плохих метеоусловий. При приземлении из-за неровностей рельефа,

скрытых снегом, он получил значительные повреждения и участвовать в работах экспедиции не мог.

24 апреля при выполнении задания научного отряда самолёт Ли-2 «СССР-04217» (командир А. А. Каш) при первичной посадке на дрейфующий лёд стойкой шасси задел за скрытый снегом торос. Устранили поломку за неделю, но из-за этой задержки оказалась невыполненной плановая аэрофотосъёмка.

9 мая 1961 г. авиапарк экспедиции понёс очередную утрату. При производстве первичной посадки на дрейфующий лёд самолёт Ли-2 «СССР-04226» (командир А. Абрамов) сел на тонкий лёд, и после окончания пробега, на развороте, лыжи самолёта провалились под лёд. Ли-2 затонул, но люди успели покинуть машину и не пострадали.

С приходом новой смены начался третий год дрейфа станции «СП-8». Теперь её возглавил океанолог И. П. Романов. До 9 мая доставка грузов сюда производилась в плановом порядке самолётами Ил-14, но затем льдину с ВПП разорвало почти пополам, и здесь могли садиться только самолёты Ли-2. В результате завоз дизельного топлива и авиабензина для дежурившего Ан-2 был существенно сокращён.

На одном из обломков лагерного поля оказалась ионо-сферная станция, которую отнесло от лагеря на 3 километра. Впоследствии с помощью трактора ее удалось по стыкам льдин перевезти обратно в лагерь. Для приёма больших самолётов дежуривший на станции Ан-2 16 июня нашёл в 18 км от станции подходящую для ВВП льдину длиной 1400 и шириной 100 м. 21 июля на эту полосу произвёл посадку Ил-14 (командир А. А. Руднев, штурман В. П. Падалко). После разгрузки Руднев шесть раз безуспешно пытался взлететь. Сравнительно высокие температуры воздуха и полярное яркое солнце превратили верхний слой льда в мягкую снежную кашу, в которой вязли шасси самолёта. Командир решил дождаться начала заморозков. Самолёт зарулили на паковую льдину и законсервировали до заморозков, а экипаж на Ан-2 доставили в лагерь «СП-8». Только 21 сентября, с наступлением морозов и промерзанием верхнего слоя льда, самолёт с первой попытки взлетел и благополучно дошёл до мыса Шмидта.



Аварийная посадка самолёта Ли-2 «СССР- 04226».

Осенью опять начались разломы льдины. Было решено сократить объём наблюдений, что дало возможность значительно уменьшить завоз грузов – с 70 до 30 т. Исключили из программы самые трудоёмкие наблюдения – аэрологические и ионосферные, а метеорологические и актинометрические существенно сократили. В начале снабжения станции два рейса были выполнены на самолёте Ли-2 В. И. Масленникова, который доставил чуть больше 2 т грузов. Первым рейсом 19 октября на «СП-8» привезли почту, посылки, продукты, авиабензин. Вторым рейсом 22 октября – продукты, техническое имущество, дизельное топливо и авиабензин. Остальной завоз на «СП-8» осуществлялся из авиапорта на мысе Шмидта, откуда первый вылет самолёта Ил-14 состоялся 27 октября. Учитывая удаление станции от береговых баз, частичный разлом ВПП и ограничение полётов самолёта Ан-2, находившегося на станции, было принято решение: до конца осеннего завоза сократить коллектив станции до 10 человек.

Наиболее тяжёлые испытания выпали на долю оставшихся участников дрейфа с 24 февраля до 17 марта. Это было время самых интенсивных разломов ледяного поля; вокруг него образовались мощные валы торосов. При этом следует отметить, что к марту станция вышла в район полюса относительной недоступности.

В ночь с 12 на 13 марта льдина раскололась сразу на несколько частей. На одном обломке оказалась часть жилых домиков, на другом – кают-компания и радиостанция, на третьем – электростанция, основной склад продовольствия и запасы угля.



Прогрев двигателя полярного Ли-2 перед запуском специальной печкой.

Трое суток без отдыха и сна 10 человек на сорокаградусном морозе перетаскивали домики, палатки, приборы и оборудование станции на самый большой обломок льдины, но и его размеры были всего 120 х 60

метров. Продолжать дрейф на таком маленьком и ненадежном обломке почти в двух тысячах километрах от материка было нельзя. Станцию необходимо было срочно перебазировать на большую многолетнюю льдину, но рекогносцировочный полёт, осуществлённый 11 марта 1962 г. на самолёте Ил-14 (лётчики М. А. Титлов и Н. В. МIRONENKO), показал, что в радиусе 50–60 км от станции лёд оказался сильно востороженным. Поэтому руководство ААНИИ приняло решение зимовщиков вывезти из лагеря, а станцию закрыть.

Эту работу поручили сделать лётчикам под командованием М. А. Титлова. Так как сесть на станции на тяжёлом самолёте было уже невозможно, а лёгкий одномоторный Ан-2 не мог добраться от базы до станции без посадок и дозаправки горючим, то решили создать две промежуточные базы. В. И. Масленников и А. А. Каш на двухмоторных Ли-2 на лыжах вылетели в глубь Полярного бассейна, примерно в тысяче километров от берега выбрали льдину и совершили посадку. Лётчики Н. В. МIRONENKO и Н. Н. Андреев подвезли сюда горючее. Затем в 80 километрах от «СП-8» нашли вторую льдину и снова перебросили сюда горючее. И уже с этой базы на Ан-2 лётчик Л. И. Бабаков за девять рейсов вывез на вторую базу всех зимовщиков и только 8 т самого ценного оборудования. Вскоре М. А. Титлов доставил полярников на Большую землю. В это же время экипаж Алексея Аркадьевича Каша привёл в рабочее состояние законсервированный на станции самолёт Ан-2 и перегнал его также на вторую базу, с которой присланный экипаж продолжил его перегон до Черского. Вся спасательная операция заняла семь дней.

Официально дрейфующая станция «Северный полюс-8» была закрыта 19 марта 1962 г. в координатах: 83°15' с. ш., 132°30' з. д. За 1057 дней дрейфа она прошла по извилистому пути почти 6 тыс. км. На аэродромах станции совершили посадки 539 самолётов различных типов, которые доставили около 600 т грузов и 204 полярника.

Трёхгодичный дрейф станции «СП-8» дал обширный материал по гидрологии, лёдведению, метеорологии, аэрологии, земному магнетизму, ионосфере в малоизученной части Северного Ледовитого океана, не говоря уже о постоянном обеспечении синоптиков страны ежедневными метеорологическими и аэрологическими данными.

Но после эвакуации история дрейфующей станции «Северный полюс-8» получила неожиданное продолжение.

3.2. «Холодный пот» на студёном ветру

Ещё в апреле 1961 года американский самолёт ледовой разведки, производивший аэромагнитную съёмку в западной части Северного Ледовитого океана, случайно обнаружил оставленную советскую

дрейфующую полярную станцию «СП-9». Чтобы исследовать её остатки и вывезти найденное оборудование, американцы решили высадить на льдину парашютистов. После выполнения задания забрать их с разломанной льдины должна была специальная система Skyhook (Skyhook Aeroretriever System), позволявшая поднять людей с льдины без посадки машины. Для этого с парашютистами сбрасывались контейнеры с воздушными шарами и баллонами с гелием для их заполнения. Но объём надутых шаров не позволял поднять привязанных к ним крепким нейлоновым тросом людей со снаряжением в воздух. В результате шары зависали на высоте до 150 м. Затем самолёт, оснащенный специальным «рогатым» захватом, цеплял трос и в полёте лебёдкой медленно поднимал «пассажиров» к люку в фюзеляже.

Осенью 1961 г. майор ВВС США Джеймс Смит и лейтенант Разведывательного управления Министерства обороны США (РУМО) Леонард Ле Шак приступили к испытанию новой системы и тренировкам на льду недалеко от побережья Аляски. 22 сентября 1961 г. Штаб Морских операций Пентагона утвердил экспедицию и присвоил ей кодовое название Coldfeet («Холодный пот»). Но из-за наступившей полярной зимы операция была отложена до весны следующего года.

В марте 1962 г. американцам стало известно, что советские полярники так же срочно покинули и полярную станцию «СП-8», при этом единственный раз сообщив и её координаты. Они также знали, что на этой станции работали не только гидрометеорологи и гляциологи, но и специалисты по акустической, радиоэлектронной и информационной аппаратуре, используемой для идентификации и контроля за перемещением под паковыми льдами подводных лодок с ядерным оружием, и почти вся эта аппаратура осталась на покинутой станции. А так как эвакуация «СП-8» сопровождалась сильными разломами ледового поля, значительно повредившими взлётные полосы, то совершать посадки на станции могли только лёгкие самолёты, в результате чего вывоз всего оборудования был затруднён. Это значительно увеличивало шансы на сбор ценных сведений. Ещё одним веским аргументом в пользу десантирования на «СП-8» было её расположение практически на границе зоны действия авиации, поэтому предполагалось, что русские не смогут предпринять немедленную попытку забрать материалы «СП-8», и в то же время оставленная станция не будет доступна для слежения за ней с воздуха.



Б-17, оснащенный системой Skyhook.

Теперь подготовленные к высадке на «СП-9» парашютисты срочно готовились к десантированию на «СП-8».

15 мая стало известно новое месторасположение станции «СП-8» – в 750 милях к северу от Барроу, а утром 28 мая с американской авиабазы Поинт Барроу на Аляске вылетел самолёт Б-17 с системой Skyhook. Для материально-технического снабжения и разведки его сопровождал самолёт П2В «Нептун» Морской пограничной службы Аляски.

После уточнения координат станции на неё десантировались Джеймс Смит, начальник эскадрильи ВВС, опытный парашютист и бывший начальник станций «Чарли» и «Альфа», и лейтенант Леонард Ле Шак. Следом были сброшены восемь контейнеров с оборудованием. Б-17 развернулся в сторону Барроу, а два человека остались одни на льдине. После быстрого предварительного осмотра, занявшего около часа, они выбрали один из щитовых домиков в качестве жилья и приступили к проверке груза и установке оборудования. Затем приготовились к ночёвке.

Трое суток Смит и Ле Шак методично исследовали станцию, собирая трофеи, изучая бумаги и фотографируя станцию и её оборудование^[29]. На четвёртый день за парашютистами вылетел Б-17, но во время полёта погода в районе «СП-8» резко ухудшилась. Попытки найти двух человек продолжались до вечера, но без всякого результата. В то же время Смит и Ле Шак были готовы к подъёму недалеко от станции. Но после нескольких часов бесплодного ожидания они вернулись в жилой домик.

На следующий день погодные условия также не позволили эвакуировать людей. 1 июня Б-17 предпринял очередную попытку добраться до станции. Поиски «СП-8» продолжались в течение четырёх часов, но экипаж обнаружил лишь свою станцию «Чарли».

2 июня к поискам лагеря были поочередно подключены два самолёта. Утром вылетел «Нептун». Из-за неблагоприятных погодных условий он вынужден был подняться выше облаков. В районе поисков самолёт снизился, и вскоре пилот заметил на снегу двух человек. Убедившись, что всё готово к эвакуации, он вызвал Б-17 по радио.

Запас топлива в П2В для обратного полёта стремительно уменьшался, но он не мог покинуть район, чтобы не потерять месторасположение станции. Б-17 прибыл лишь спустя семь минут после истечения крайнего срока обратного вылета, поэтому «Нептун» был вынужден возвращаться в Барроу, экономя топливо и используя лишь один двигатель.



Тренировки по использованию системы Skyhook.

Люди на льду были готовы к подъёму. Погода становилась всё хуже и хуже, скорость ветра на льду достигала 15 узлов и всё усиливалась. Такой сложный вариант даже не рассматривался в ходе учебных тренировок. Но выхода не было.

Сначала был поднят груз, затем пришла очередь Ле Шака. Но как только воздушный шар натянул трос с человеком, вес которого был почти равен подъёмной силе самого шара, Ле Шак оторвался от поверхности и заскользил по льдине. Попытки остановить опасное скольжение оказались неудачными, однако самолёт вовремя успел подцепить трос «усами». Человек находился в подвешенном состоянии примерно в течении шести с половиной минут, на скорости более 200 км/ч, на ледяном арктическом ветру. Появились серьезные затруднения с дыханием, но Ле Шака успели поднять на борт без опасных последствий. Подъём Смита прошёл успешнее. Учитывая произошедшее только что, он использовал советский трактор в качестве якоря, чтобы избежать протаскивания по льду... За полночь 3 июня оба парашютиста уже были в Барроу^[30].

Операция закончилась успешно. Удалось вывезти «68 кг чрезвычайно важной разведывательной аппаратуры, в т. ч. 21 образец оборудования, более 300 фотоснимков, сделанных на «СП-8», и 83 документа».

Все собранные данные были исследованы Военно-морской разведкой США. Эксперты были очень впечатлены прогрессом, достигнутым Советами в океанографических и метеорологических

программах, которые они нашли весьма развитыми и превосходящими во многих аспектах собственные американские. Большая часть оборудования было серийного производства и зачастую превосходила американское.

Также американцы обнаружили, что электрогенераторы «СП-8» были установлены на особых демпфирующих устройствах для снижения шумности и вибраций. Вероятно, возле станции располагался подводный гидроакустический маяк или система слежения за подводными лодками.

Всего же операция Coldfeet обошлась примерно в 60 тысяч долларов, превысив в два раза запланированный бюджет из-за плохих лётных условий.

Следует заметить, что и наши полярники посещали остатки иностранных дрейфующих станций, покинутых в Арктическом бассейне, и довольно часто наблюдали их с самолётов. В частности, в 1966 г. наши полярники побывали на американской дрейфующей станции «Чарли», покинутой хозяевами в январе 1960 г. Но добирались они туда на обычном Ан-2, ведомым Э. К. Каминским.

3.3. Теперь совместно с ледоколами

Организация новой дрейфующей станции «Северный полюс-10» впервые в истории была осуществлена не воздушной, а морской экспедицией и к тому же не весной, а осенью. Из Мурманска атомный ледокол «Ленин» доставил полярников и грузы в центр Арктического бассейна на льдину севернее о. Врангеля. До этого самолётам приходилось делать десятки посадок на дрейфующий лёд, каждая из которых была опасна, а также прорубать среди торосов взлётную полосу. Теперь прямо на палубе мощного ледокола можно было собрать домики для полярников, сразу доставить к ледовому причалу необходимое количество грузов, да и строить станцию на дрейфующей льдине помогал полярникам весь экипаж судна.

Но авиация по-прежнему была незаменима в таких экспедициях. Атомоход и самолёты дополняли друг друга, для вертолётов ледокол становился площадкой подскока, что существенно расширяло диапазон ледовой разведки и научных исследований малодоступных районов Арктики.



Атомный ледокол «Ленин».

Но в этот раз в планы полярников вмешались американцы. 25 сентября 1961 г. при очередном облёте района, где намечалось организовать новую СП, на выбранной льдине была обнаружена их станция «Арлис-2». Об этом эпизоде рассказал в книге «Повесть о главном» старший инженер-механик ледокола В. В. Каратеев: «Мы все знали, что льдина была найдена заранее самолётом Ил-14, приписанным к штабу морских операций. Говорили, что льдина надежна и, самое главное, свободна от ропак и торосов на площади диаметром около трёх миль. Найти такое ровное поле среди многолетних льдов – большая удача. Ведь это готовый аэродром – он необходим для станции на случай экстренной эвакуации. Я спросил:



Вертолёт Ка-15 на посадочной площадке ледокола.

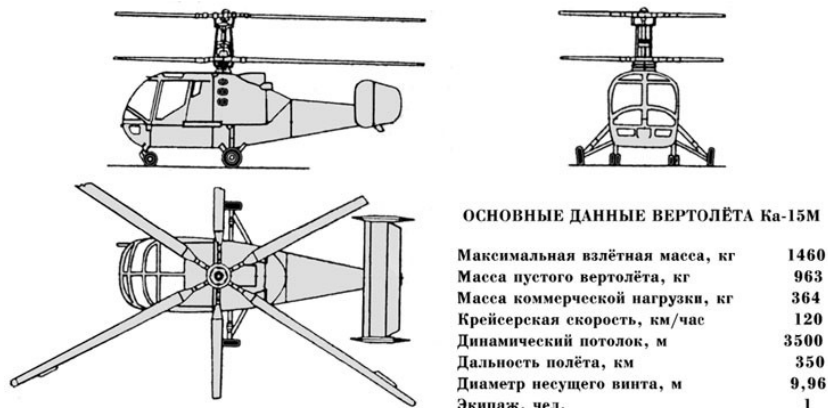
- А что, ранее найденную льдину раскололо сжатием?*
- Нет, случилось непредвиденное. На ней высадились американцы.*
- Какие американцы?*
- Американские ВВС. Проводят учения, поставили палатки. Надо искать другую льдину.*
- Разве они имеют право высаживаться в нашем секторе Арктики?*
- Конечно. Это только на наших картах рисуют границу до самого полюса, а по международным законам территориальные воды ограничены прибрежной зоной, обычно в двенадцать миль.*

Новая льдина оказалась не такой ровной, как первая. Пришлось выделить часть экипажа для расчистки взлётно-посадочной полосы. Ледокол стоял примерно в полутора милях от льдины – ближе подойти опасались, чтобы не повредить её. Экспедиционное снаряжение и продовольствие сгрузили на лёд корабельным краном и постепенно перевозили небольшим вездеходом к месту расположения станции.

Объём работ по милости американцев многократно возрос – ропаки и торосы не так-то легко сровнять, пришлось прибегнуть даже к взрывчатке. Без участия экипажа атомохода взлётно-посадочную полосу вряд ли оборудовали бы и за год».

Действительно, перед выходом ледокола в Арктику экипажем Ил-14 «СССР-04181» (командир Н. И. Вахонин и руководитель полётов командир 254-го авиаотряда Полярной авиации Я. Я. Дмитриев на борту) 26 сентября была найдена новая льдина, вполне подходящая, как казалось с воздуха, для создания станции. По мнению Вахонина и Дмитриева, на припай этой льдины можно посадить Ли-2 на лыжах, что значительно упростит поиск льдины с ледокола при его подходе в этот район.

14 октября 1961 г. В. И. Масленников успешно посадил Ли-2 «СССР-04219» на лыжном шасси на припай у выбранной льдины. В такое время года первичная посадка самолёта на дрейфующей лёд, с подбором посадочной площадки с воздуха, была произведена впервые. После посадки экипаж стал подавать сигналы «Ленину», выступая в качестве приводного радиомаяка. И в тот же день ледокол встал на ледовые якоря у края этого пакового поля. До побережья Чукотки отсюда было около 700 км. Начальник будущей станции Н. А. Корнилов обследовал льдину и нашёл её подходящей, так как толщина достигала 12 метров. Началась разгрузка. Моряки и зимовщики трудились круглые сутки по три смены: торопили из Москвы, да и погода портилась, а ведь ледоколу предстояло ещё расставить в Арктике ДАРМСы и пройти трудный обратный путь в порт приписки Мурманск. В работах активно участвовал и корабельный вертолёт Ка-15^[31].



Сх. 11. Ка-15 – первый вертолёт ОКБ Камова, выпущенный большой серией. Изначально разрабатывался для нужд морской авиации.

В 9 часов утра 17 октября 1961 г. (в момент открытия XXII съезда КПСС) дрейфующая станция «Северный полюс-10», первая станция, организованная поздней осенью с помощью судна, официально приступила к работе в координатах $75^{\circ}27'$ с. ш., $177^{\circ}10'$ в. д., о чём в Москву немедленно была послана радиограмма. Но после открытия станции разгрузка атомохода продолжалась ещё двое суток. На льдине остались 15 человек, которым предстояла долгая полярная зимовка. Первое время они продолжали налаживать свой быт, одновременно ведя комплексные научные наблюдения. К весне 1962 г. в двухстах метрах от станции оборудовали взлётно-посадочную полосу, куда вскоре стали прибывать воздушные суда ВВЭ «Север-14» с учёными и дополнительным оборудованием. Следует подчеркнуть, что эта экспедиция проводилась по решению Главсевморпути ММФ, Гидрографической службы ВМФ, Пятого управления ВМФ и Госкомитета СМ СССР по радиоэлектронике. Кроме того, в оперативном подчинении экспедиции «Север-14» находились два экспедиционных отряда ААНИИ, выполнявшие работы по расстановке ДАРМС и радиовех и производству океанографических разрезов в зонах активного тепло-водообмена. Авиационное обеспечение экспедиции осуществлялось 48 экипажами самолётов Полярной авиации ГВФ, которыми командовали: в западном районе – Я. Я. Дмитриев, в восточном – М. А. Титлов.

Первыми 14 марта на ледовый аэродром прилетели сотрудники отряда З. М. Гудковича, которые разместились непосредственно на станции «СП-10». Остальные отряды располагались на «подскоке» в 25 км от льдины станции, где был построен аэродром для приёма тяжёлых машин на колёсах, включая Ан-12.

20 мая весенние работы экспедиции «Север-14» в районе «СП-10» были закончены. В этот день последними ушли со станции самолёт Ан-2

и вертолёт Ми-4. Всего весной на лёд в районе «СП-10» было доставлено около 200 т груза.

В июле коллектив станции, наряду с производством научных наблюдений, приступил к строительству ВПП непосредственно на льдине станции рядом с лагерем, её закончили 4 октября – получилась полоса длиной 740 м. Через 4 дня приняли первый Ли-2 «СССР-04368» под командованием В. И. Масленникова. Кроме первоочередного груза, на его борту прибыли начальник экспедиции Н. И. Блинов, руководители полётов А. Д. Горбачев и Н. Л. Сырокваша, которые признали ВПП непригодной для приёма самолётов Ил-14 в связи с недостаточной её длиной и имеющимися неровностями. Было предложено в возможно короткий срок довести длину ВПП до 900 м (практически на всю длину льдины: от трещины с одного края до трещины на другом) и убрать две гряды торосов высотой около 4 м каждая. Для этого в помощь первой смене самолётом Ли-2 доставили на станцию и коллектив второй смены.



Магнитная обсерватория на ледовой базе ВВЭ «Север-14». На заднем плане Ан-2 «прыгающего» отряда.

Работы по удлинению ВПП были закончены 27 октября. Теперь, по мнению комиссии, эта полоса, имевшая длину 900 м и ширину 45 м, для приёма Ил-14 была готова.



Слева направо: полярный лётчик М. А. Титлов, начальник ВВЭ «Север-14» Н. А. Волков и начальник станции «СП-11» Н. Н. Брызгин.

Первый Ил-14 приземлился возле «СП-10» уже на следующий день, но из-за непогоды в базовом аэропорту Тикси основной завоз начался 1 ноября и продолжался до 12 ноября. За это время было выполнено 60 авиарейсов, завезено 42,3 т продовольствия, топлива и снаряжения, необходимого для нормальной работы коллектива станции численностью 22 человека до весны 1963 г.

ВПП рядом с лагерем просуществовала до начала весенних работ ВВЭ «Север-15». Первый самолёт этой экспедиции, Ли-2 на лыжах, был принят на эту полосу 21 марта 1963 г., а 4 апреля – первый Ил-14 на колёсах. Затем 6 и 7 апреля было сделано ещё два рейса Ил-14, и в тот же день полосу разломало, её размер сократился до 500 м. Приём самолётов пришлось прекратить.

В результате длительных поисков, предпринятых руководством экспедиции «Север-15», в 8 км к северу от станции с воздуха была найдена полоса на годовалом льду, пригодная для приёма самолётов Ил-14. 16 апреля на этот аэродром «подскока» начались систематические полёты с грузами для станции и экспедиции «Север-15». Здесь всё доставленное перегружалось на Ан-2, которые через десять минут полёта приземлялись у «СП-10». После окончания весеннего завоза для второй смены Ан-2 отправили на материк.

«Перелёт на СП был стремительным, – Позже вспоминал в своей книге «Десятка продолжает дрейф» начальник смены Ю. Б. Константинов. – Меньше суток потребовалось для того, чтобы преодолеть громадное расстояние от Ленинграда до дрейфующей станции, находящейся в центре Северного Ледовитого океана. Всего 11 часов 35 минут я пробыл в воздухе: 45 минут на Ту-104, 8 часов на Ил-18, 3 часа на Ил-14 и 10 минут на Ан-2.



Герой Советского Союза В. А. Борисов после войны возглавил авиапредприятия гражданской авиации по освоению Севера и Сибири, участник экспедиций в Арктику и Антарктику. Впервые осуществил

групповой перелёт на вертолётах на Северный полюс без сопровождения самолётов. Первый начальник международного аэропорта Шереметьево. С 1961 г. – в Полярном управлении Аэрофлота. Заслуженный пилот СССР.

9 мая в Ленинградском аэропорту я любовался молодой травкой, только что развернувшимися, ещё клейкими листочками берёз, а 10-го оказался в мире мороза и льда. Снег, ярко-красное солнце у горизонта и непривычная после монотонного гула моторов тишина. Небольшая льдина со всех сторон окружена трёхметровым валом торосов. Всюду домики, палатки, склады, павильоны для наблюдений. Между постройками ряды бочек, баллонов, груды угля в мешках, ящики. И над всем этим мачты. Сколько их! Вот тонкие радиомачты, мачты ионосферной станции с множеством оттяжек и противовесов, стройные металлические иглы радиовех, приземистая, в ажурных решётках мачта радиотеодолита. Вот какой ты стала, десятая дрейфующая!»

Проработав 2,5 года, дрейфующая станция «Северный полюс-10» 29 апреля 1964 г. была закрыта в координатах: 88°32' с. ш., 90°30' в. д. За это время на её ВПП было принято 782 самолёта Ан-12, Ил-14, Ли-2 и Ан-2.

Ещё сразу после экстренного закрытия станции «СП-8» возник вопрос об организации новой станции. 12 апреля 1962 г. в точке 77°10' с. ш, 165°58' з. д. было найдено подходящее поле размером 4 x 6 км и толщиной от 2 до 6 м. Рядом обнаружена ВПП, на которую, практически без всякой подготовки, можно принимать самолёты Ил-14 на колёсах.

14 апреля первая группа полярников новой станции прилетела на эту льдину. В этот же день начались перевозки грузов. С «СП-10» были перевезены трактор Т-38, ионосферная станция, часть лагерного оборудования и один домик ПДШ. Остальной груз завозился с материка через аэропорт на мысе Шмидта.

7 мая 1962 г. состоялось торжественное открытие дрейфующей научно-исследовательской станции «Северный полюс-11». В этот день произошло ещё одно незапланированное событие: на ВПП станции «СП-11» совершил посадку американский самолёт Си-47 на колёсах, принадлежавший научной лаборатории на Аляске и совершавший грузовые рейсы с Барроу на новую американскую станцию «Арлис-2», дрейфовавшую в 350 км к северо-востоку от «СП-10».

«В 1962 году, – вспоминал начальник станции Н. Н. Брызгин, – вдруг видим: садится на нашу посадочную площадку чужая машина. Радист ничего не знает, по радиации никто ничего не сообщал. По инструкции полагалось во избежание таких случаев выкатывать на полосу бочки. Кто-то кричит: «Хватайте бочки!» Я говорю: «Чего хватать, он уже сел». У нас экипажи были по пять-семь человек. А из американского самолёта вышли двое – высокий негр и белый. Вот и весь экипаж. Ну,

английского никто не знал, они по-русски – ни гу-гу. Но на пальцах кое-как объяснились. Оказалось, что они привозили продукты на свою полярную станцию. А на обратном пути увидели нас, вот и сели пообщаться. Пробыли они у нас минут десять, а шуму потом было... Но потом пришла телеграмма, что в связи с потеплением отношений дичиться американцев не надо и контакты с ними могут быть».



Ан-2 одного из «прыгающих» отрядов ВВЭ «Север-14».

Ежедневно ледовый аэродром «СП-11» принимал 7-8 самолётов Ил-14. В этой экспедиции в отличие от прошлых лет широко использовался метод двойных экипажей на каждый самолёт, что позволило в два раза повысить эффективность их использования. К 22 мая завоз грузов был закончен, и все сезонные группы и дежурный самолёт Ан-2 улетели на материк.

Осенью 1962 г. для обеспечения перевозок было выделено 5 самолётов Ил-14 со сдвоенными экипажами и один Ли-2. Командирами экипажей стали известные полярные лётчики: на Ли-2 – В. И. Масленников, на Ил-14: А. А. Руднев, Н. И. Вахонин, А. Г. Барабанов, М. С. Васильев, Н. Н. Са-мусев, В. П. Раков, С. С. Скорик и Б. Ф. Кулагин. Экспедиция вылетела в Арктику 28 сентября 1962 г. Регулярные полёты на «СП-11» самолётами Ил-14 начались 17 октября. Весь завоз продолжался 10 суток. За это время было выполнено 24 рейса, завезено 21,7 т грузов, необходимых для нормального жизнеобеспечения станции до весны 1963 г. В этот период был испытан вариант самолёта Ил-14П с убирающимся лыжным шасси, способный взлетать и садиться на ограниченные, в том числе и выбранные с воздуха, ледовые площадки.

18 сентября 1962 г. впервые в истории гражданской авиации состоялся групповой перелёт вертолётов Ми-4 в глубь Арктики без сопровождения самолётов. Командовал этой группой Герой Советского Союза В. А. Борисов.

В конце февраля 1963 г., одновременно с появлением солнца, начались сильные и длительные торошения, сжатия и разломы льда в районе «СП-11». По основной льдине прошло множество трещин.

4 марта 1963 г. на самолёте Ил-14 начальник новой ВВЭ «Север-15» Н. И. Блинов облетел район «СП-11» и принял решение закрыть станцию, а коллектив с наиболее ценным оборудованием вывезти на материк. Это решение было одобрено дирекцией и Учёным советом ААНИИ одновременно с решением об организации новой дрейфующей станции «Северный полюс-12».

За четыре дня двумя самолётами Ли-2 (командир звена В. И. Масленников) станция «СП-11» была эвакуирована. Последний самолёт покинул ледовый аэродром в районе станции «СП-11» 20 апреля 1963 года в координатах $81^{\circ}10'$ с. ш., $139^{\circ}34'$ з. д.

Весной 1963 г. для выполнения работ по дальнейшему изучению Северного Ледовитого океана и создания станции «СП-12» была организована ВВЭ «Север-15». Перевозку грузов, личного состава экспедиции в Арктику на исходные базы и дальше на дрейфующие льды, включая снабжение «СП-10», эвакуацию «СП-11» и организацию «СП-12», а также высадку научных групп в намеченные места, расстановку ДАРМС и радиовех и выполнение океанографических работ обеспечивал отряд Полярной авиации, состоявший из двух Ан-12, пяти Ил-14, четырёх Ли-2 и четырёх Ан-2. На каждом самолёте Ил-14 работало по два экипажа.

Работа экспедиции «Север-15» началась 25 февраля 1963 года вылетом из Ленинграда её руководства и группы материально-технического обеспечения.

Первый полёт в район, где планировалось создать новую дрейфующую станцию, был выполнен 30 марта на Ил-14. Во время рейса в районе $76^{\circ}20'$ с. ш., $166^{\circ}00'$ з. д. была найдена подходящая льдина для «СП-12». Но вплоть до 13 апреля в этом районе не было лётной погоды. 13 апреля был выполнен повторный полёт самолёта Ил-14, чтобы отыскать найденную 30 марта льдину, но её так и не увидели.

На следующий день экипаж самолёта Ли-2 (командир В. И. Масленников) в точке с координатами $76^{\circ}36'$ с. ш., $165^{\circ}00'$ з. д. нашёл новое подходящее паковое поле размером $4,5 \times 5,0$ км с толщиной льда от 3 до 6 м, рядом с которым без особого труда можно было подготовить ВПП для самолётов Ил-14. 16 апреля полоса длиной 1200 м и шириной 45 м была готова. Одновременно она служила и для дозаправки самолётов, осуществлявших эвакуацию «СП-11».



Труженики Заполярья Ил-14 и Ан-12.

17 апреля начались полёты на «СП-12» с аэропорта на мысе Шмидта. Основной завоз был закончен 28 апреля. Три рейса были перенесены на май, когда прибудет последний груз из Ленинграда.

30 апреля 1963 г. в координатах $76^{\circ}50'$ с. ш, $165^{\circ}34'$ з. д. состоялось торжественное открытие новой дрейфующей станции «Северный полюс-12». 15 мая сюда был выполнен последний полёт, доставивший из Ленинграда научное оборудование, свежие продукты и почту. Всего на станцию завезли более 100 т грузов, необходимых для нормальной жизни и работы до осени 1963 г. коллектива из 10 научных сотрудников во главе с океанологом Л. Н. Беляковым и трёх военных специалистов из специального отряда капитана 1-го ранга Л. И. Сенчуры, в задачу которых входило обеспечение работы подводных навигационных систем, оснащённых акустическими маяками, прозванными полярниками «шумелками».

Эти маяки вскоре были успешно использованы в ходе первого трансарктического перехода с Северного на Тихо-океанский флот в подводном положении подо льдами Северного Ледовитого океана атомных подводных лодок (АПЛ) проекта 627А «К-115» и «К-178». В ходе этой экспедиции к ледовой разведке кроме дальней авиации и авиации флотов были привлечены и самолёты Полярной авиации.

9 апреля 1964 г. станция «СП-12» была передана второй смене. Но не успел новый коллектив обжиться на станции, как ледовая стихия напомнила о себе.

Первая трещина, которая причинила много вреда станции, прошла 16 апреля. Она отделила лагерь станции от основной льдины, – он оказался на обломке поля размером всего 100 x 150 м. Сразу началось перебазирование станции на другое ледяное поле диаметром около 1 км. Но вскоре трещина разошлась, наведённый через неё мост разрушился, и переезд вынуждены были приостановить. 19 апреля удалось перетащить через трещину трактор и все домики. Дальше в связи с образованием новых трещин использовать в старом лагере трактор было нельзя, поэтому переезд через трещину производился с помощью ручных волокуш. В это же самое время продолжалось

поступление грузов новой смены на аэродром «подскока» в 8 км от станции, откуда весь груз самолётом Ан-2 (командир В. Витушкин) доставлялся в новый лагерь станции. Все погрузо-разгрузочные операции выполнял только экипаж самолёта.

В 1964 г. организовать вместо закрытой «СП-10» новую дрейфующую станцию «Северный полюс-13» было поручено ВВЭ «Север-16». Исходной береговой базой для этого по традиции стал аэропорт на мысе Шмидта, куда 7 апреля 1964 г. прибыл весь персонал станции.

Поиски льдины для «СП-13» были начаты 11 апреля, а уже 13 апреля в координатах $76^{\circ}00'$ с. ш., $164^{\circ}30'$ з. д. было найдено монолитное поле многолетнего льда овальной формы размером 4 x 10 км. У края льдины на припае годовалого льда находился практически готовый аэродром. Для лагеря было выбрано место в центре льдины. На другой день на неё была высажена группа руководителя полётов.

Однако руководство института предложило продолжить поиск другой льдины в квадрате $73-74^{\circ}$ с. ш. и $160-170^{\circ}$ з. д. Из этого квадрата, по расчётам специалистов института, льдина должна дрейфовать на северо-запад вдоль материкового склона.



Буксировка самолёта Ли-2 к ВПП аэродрома «Темп» на о. Котельном (Новосибирские о-ва).

19 апреля начали снова искать льдину для «СП-13». После тщательной ледовой разведки в координатах $74^{\circ}00'$ с. ш., $166^{\circ}30'$ з. д. была выбрана льдина, вполне пригодная для строительства новой станции с естественным аэродромом на годовалом льду. Сама льдина представляла собой сморозь обломков и малых полей пака. Двумя свежими трещинами она была разделена на три части. Для организации станции была выбрана часть поля размером 3,3 x 4,9 км толщиной 5-5,5 м. Лагерь можно было расположить в центре льдины, ВПП от него находилась на расстоянии 1,8 км. Длина полосы достигала 1,5 км, ширина – 100 м, толщина льда была 2,2-2,7 м.



Гидрологи «прыгающего» отряда ВВЭ «Север-14» за работой.

После получения согласия руководства института на организацию здесь новой станции 22 апреля сюда была перевезена группа руководителя полётов. И практически сразу начался массовый завоз грузов. С 22 апреля по 6 мая было выполнено 60 рейсов, доставлено 126 т груза и 21 сотрудник станции.

1 мая 1964 г. состоялось торжественное открытие новой дрейфующей станции «Северный полюс-13».

В осенний завоз регулярные полёты на «СП-13» самолётами Ил-14 начались только 2 ноября – до этого сотрудники станции удлиняли ВПП, а потом не было погоды на мысе Шмидта. К 24 ноября был выполнен 41 рейс самолётами Ил-14 и 6 – самолётом Ли-2, доставившими 66,4 т грузов, необходимых для работы станции до весны 1965 г. Одновременно по маршрутам производилась ледовая разведка.

В конце февраля 1965 г. из аэропорта «Шереметьево», где базировалась Полярная авиация, взлетели и взяли курс на север четыре вертолёт Ми-4. Возглавлял этот отряд Герой Советского Союза В. А. Борисов. Маршрут проходил через Воркуту, п-ов Ямал, о. Диксон и самый северный аэропорт на материке – мыс Челюскина. После короткого отдыха – вылет на дрейфующую ледовую базу, расположенную в 200 км от Северного полюса в точке 88° с. ш. и 80° в. д. Дозаправка вертолёт производилась на дрейфующем льду севернее о. Ушакова, куда бочки с бензином доставили самолёты Ан-2.

Вторая смена станции «СП-13» заступила на ледовую вахту 31 марта 1965 года, когда льдина с лагерем станции находилась в точке с координатами 78°00' с. ш., 167°20' в. д. Эстафету по снабжению действующей дрейфующей станции «СП-13» и организации новых станций «СП-13Ф» и «СП-14» приняла ВВЭ «Север-17». Для обеспечения перевозок экспедиции УПА ГВФ выделило 17 самолётов: пять Ан-12, шесть Ил-14, четыре Ли-2, два Ан-2 и вертолёт Ми-4.

Полёты по поиску подходящей для строительства станции «СП-14» льдины начались 1 апреля. В этот день на самолёте Ли-2 «СССР-63919» (командир Г. Д. Грачёв) была проведена обзорная разведка в районе

предполагаемой высадки. Пригодных для организации станции полей пакового льда обнаружено не было, однако переносить поиск льдины севернее было нецелесообразно по экономическим соображениям. Поэтому в последующие два дня продолжились полёты в этом квадрате. 3 апреля в точке с координатами 74°20' с. ш., 175°20' з. д. было найдено паковое поле размером 2,5 x 3,5 км с толщиной льда 2,7–3 м, пригодное для строительства аэродрома. Расстояние до ближайшего аэропорта на мысе Шмидта составляло 700 км. 5 апреля на льдину была высажена группа руководителя полётов и первый отряд сотрудников станции.

Практически сразу же начался массовый завоз грузов. Первые пять дней он проходил очень интенсивно. Четыре самолёта за сутки успевали сделать десять рейсов. 10 апреля темп завоза резко сократился, так как аэропорт на Мысе Шмидта закрылся по погодным условиям. А 13 апреля уже поломало ледовую ВПП, пришлось строить новую. Это пришлось делать ещё дважды, причём с последней приходилось переносить груз вручную за 1,5 км через разводье и две трещины. На последнюю ВПП станции можно было принимать только самолёты Ли-2 на лыжах, а на мысе Шмидта аэродром для приёма таких самолётов сильно подтаял и вышел из строя. Но к этому времени на станцию уже было выполнено 110 рейсов самолётами Ил-14 и Ли-2 и доставлено более 200 т экспедиционного груза – практически всё, что нужно для нормальной жизни коллектива до осени 1965 г. Не подвезли только шесть домиков ПДКО, которые поздно доставили из Ленинграда и вынуждены были оставить на мысе Шмидта. (Из-за этого половине персонала пришлось жить в палатках). 19 мая завоз был прекращён.

Параллельно с работами на «СП-14» шло снабжение станции «СП-13». Всего было выполнено 66 рейсов самолётами Ил-14, Ли-2 и Ан-12, которые доставили 188 т различных грузов.

Ещё одной примечательной операцией экспедиции «Север-17» стала доставка учёных точно на полюс.

Утром 3 мая 1965 г. в воздух с ледовой базы поднялось несколько Ан-2 на лыжах и вертолёт Ми-4 под командованием В. А. Борисова. Приземляться точно на полюс решено было на вертолёте. Но сначала один самолёт сел в двадцати километрах от цели, на тридцатом меридиане. Другой самолёт приземлился на таком же расстоянии от полюса на сто двадцатом меридиане. Астрономы быстро определили точное нахождение обоих Ан-2. После внесения поправок в штурманские вычисления к точке полюса сначала ушёл вертолёт, а затем и Ан-2. После посадки учёные сразу приступили к работе, давшей интересные результаты: в районе Северного полюса хребет Ломоносова резко поднимался к поверхности океана. Этот подводный горный пик в строгой секретности называли «Первомайским».

С 1 сентября на «СП-14» началось строительство новой ВПП для приёма самолётов Ил-14 с целью обеспечения осеннего завоза. Место

для строительства полосы было выбрано в 150 метрах от лагеря. Через месяц полоса размером 900 x 45 м была готова.

19 октября здесь был принят первый Ли-2, на котором прилетели начальник экспедиции «Север-17» Н. А. Корнилов и руководитель полётов Н. Л. Сырокваша. Осенний завоз грузов продолжался до 18 ноября. Но полёты на «СП-14» на этом не прекратились и были возобновлены в конце ноября.

Дело в том, что в связи с интенсивной циклонической деятельностью над восточной частью Арктического бассейна, льдина со станцией «СП-14» значительно отклонилась к югу от спрогнозированного дрейфа на северо-запад. 25 ноября впервые в истории существования дрейфующих станций «СП-14» вошла в архипелаг Де-Лонга. Вскоре от восточной части ледового поля оторвался большой кусок. Площадь льдины сократилась на треть, а взлётно-посадочная полоса аэродрома – до 530 м. На неё теперь мог сесть только самолёт Ан-2. Поэтому пилотам экспедиции «Север-17» пришлось решать ещё одну, внеплановую задачу.

Начальник станции Ю. Б. Константинов в те дни записал в дневнике: «...На наше сообщение о новом разломе из института пришёл приказ о сокращении состава станции. На станции оставляли десять человек. Экспедиционную группу и аэрологов необходимо было вывезти на материк. На оставшуюся часть полосы мог сесть только маленький Ан-2.

Полёты ночью над дрейфующими льдами на одномоторном самолете связаны с большим риском. Найти посадочную площадку в темноте невозможно. Вынужденная посадка может окончиться серьёзной аварией, поэтому полёты ночью вне трассы запрещены. Ввиду исключительных обстоятельств – необходимости эвакуировать людей – лётное руководство разрешило выполнить несколько рейсов...

Каждый, наверно, еще надеялся, что вдруг что-нибудь произойдёт, приказ отменят, что это просто недоразумение. Но приказ действовал. Глухо захлопывалась дверца, пилот на прощание махал рукой и поднимал машину в воздух. Остающиеся чувствовали себя неловко. Но ведь никто не был виноват в том, что работы сократили. И никто не мог сказать, что ожидает оставшихся тёмной полярной ночью...»

Ближайший Ан-2 был на станции «СП-13». 30 ноября он закончил там работы и перелетел на «СП-14». В тот же день и 1 декабря этим самолётом было выполнено 5 рейсов между дрейфующей станцией и о. Жохова. Было вывезено 15 человек, научные материалы и 3 т наиболее ценного оборудования и приборов. Затем эти люди и груз самолётом Ли-2 были доставлены в Тикси, а дальше рейсовым в Москву и Ленинград.

В последних числах января льдина со станцией «Северный полюс-14» упёрлась в берег острова и стала крошиться. За несколько дней её размер сократился до 200 x 100 м. Станцию окружала высокая гряда

торосов, за которыми на несколько километров простирались только раскрошенные льды и большие разводья. Возле станции теперь не осталось посадочной площадки даже для небольшого самолёта. 3 февраля Ил-14 (командир Ф. А. Шатров) с заместителем начальника УПА ГВФ П. П. Москаленко и начальником новой экспедиции «Север-18» Н. А. Корниловым вылетел в район нахождения станции. Было установлено, что льдина с лагерем «СП-14» находится в зоне разлома, в центре полосы перетёртого льда шириной около 8 км, и иного пути, как закрыть станцию, нет.

Пришлось эвакуироваться с помощью вертолёт. До полярной станции на о. Жохова было почти 100 км – около часа лёту, что в светлое время суток позволяло Ми-4 делать 3-4 рейса. Благодаря самоотверженной и чёткой работе нижеколымского экипажа Ю. Добротворцева, операцию по эвакуации зимовщиков со льдины вертолёт Ми-4 успешно провели с 7 по 11 февраля. За 12 рейсов на станцию о. Жохова был перевезён весь персонал, но только 12 т различного груза.

11 февраля 1966 г. «СП-14» после 313 суток дрейфа была оставлена. Вероятно, этих героических усилий можно было избежать, если бы решение об эвакуации было принято вовремя, до ожидаемого столкновения с островом. Через несколько лет история повторилась с полярной станцией «СП-19».

3.4. Потаённые филиалы

Рассекретив научные станции в Арктике, руководство СССР отнюдь не отказалось от планов использования этого региона для ведения боевых действий. К концу 1950-х годов в глухой архангельской тайге завершилось строительство военного объекта «Ангара» – первого ракетного соединения, вооружённого межконтинентальными баллистическими ракетами Р-7А (совр. космодром Плесецк), укреплялись базы подводных лодок на побережье Баренцева и Белого морей, на Новой Земле. Была отработана методика запуска ракет с подводных лодок, находящихся подо льдом.



Знак участника Высокоширотной экспедиции. Рядом неспроста соседствуют флаги Гражданской авиации и Военно-Морского флота.

4 октября 1957 г. впервые в истории человечества в Советском Союзе был запущен искусственный спутник Земли. При выполнении баллистических расчётов траекторий полётов для космических аппаратов и межконтинентальных ракет выяснилось, что имевшихся сведений о параметрах гравитационного поля, форме и размерах Земли и правильного выбора единой геоцентрической системы координат недостаточно для надежных расчётов их орбит полётов, причём наиболее слабо были изучены акватории Мирового океана. Измерение ускорения силы тяжести в морях и океанах (на 71 % площади всей поверхности планеты) могло быть осуществлено только путём широкомасштабного проведения морских гравиметрических измерений (надводных, подводных, донных, ледовых).

До начала 1960-х годов геофизические исследования в деятельности Гидрографической службы ВМФ носили ограниченный, эпизодический и главным образом научно-экспериментальный характер. Общее представление о гео-физических полях и рельефе дна Арктического бассейна базировалось на отдельных случайных измерениях, полученных по пути дрейфа полярных станций и ледокольных судов, а также при посадках самолётов на лёд в период выполнения различных исследований.

Решение проблем геодезической гравиметрии (уточнение размеров и формы Земли, установление единой геоцентрической системы координат для всей планеты и т. п.) потребовало создания равномерной сети гравиметрических пунктов на всей площади Мирового океана и надёжного контроля за качеством морских гравиметрических работ, в связи с чем Гидрографическая служба ВМФ с 1961 г. приступила к систематическому изучению гравитационного поля в Мировом океане. Главная цель измерения такого поля в океанах – введение поправок для корректировки полёта ракет, запускаемых с суши и с подводных лодок.

С появлением атомных подводных лодок, способных совершать продолжительные автономные походы подо льдами Арктики, потребовалось в кратчайший срок также произвести и картографирование дна Арктического бассейна, до этого наименее изученного. Не меньший, если не больший интерес для военных моряков представляли толщина и подводный рельеф ледовых полей. Необходимо было знать, где ледовый покров не превышал двух метров – ведь только там лодка могла благополучно всплыть и запустить ракету.

Очевидно, что все эти задачи по масштабам, трудоёмкости, оперативности и сложности разрешения требовали концентрации

больших усилий и затрат на государственном уровне. Поэтому после принятия соответствующих правительственных постановлений и решений был разработан ряд межведомственных программ и планов, среди которых наиболее важными стали пятилетние планы Мировой гра-виметрической съёмки, объединявшие силы и средства Министерства обороны (Гидрографической службы ВМФ и Военно-топографической службы), Главного управления геодезии и картографии, Министерства геологии СССР, Академии наук СССР и других ведомств.



Одна из авиабаз Высокоширотной воздушной экспедиции.

Начиная с 1961 г. силами Министерства обороны СССР на дрейфующем льду Северного Ледовитого океана стали проводиться ежегодные Северные гидрографические экспедиции (СГЭ), включавшие в себя батиметрические, гидрологические, гравиметрические, акустические и магнитометрические исследования. В состав каждой экспедиции входили десятки специалистов разных направлений. Кроме военных специалистов к этим работам привлекались геофизики ленинградского НИИ геологии Арктики (НИИГА, совр. ВНИИ Океангеология), обеспечившие сейсмические (руководитель Ю. Г. Киселев) и аэромагнитные (руководитель А. М. Карасик) исследования.

Сезонные ледовые станции от МО и ВМФ, с 1961 года проводимые параллельно экспедициям от ААНИИ, часто имели аббревиатуру ВШЭ (Высокоширотные экспедиции) и после наименования «Север» нумеровались по годам проведения, например «Север-65» и т. д. С 1961 по 1989 годы Гидрографической службой ВМФ было проведено 28 ВШЭ. Ледовые базы использовались как одни и те же с ВВЭ, так и разные, но снабжались они, как правило, теми же бортами УПА, что и ВВЭ. С каждым годом объёмы геофизических наблюдений увеличивались^[32].

Следует особо отметить, что все эти мероприятия проводились в самый разгар холодной войны. В 1961 г. США разместили в Турции ракеты средней дальности «Юпитер», напрямую угрожавшие городам в западной части Советского Союза и достававшие до Москвы и основных промышленных центров. В ответ в качестве адекватной меры на Кубе были размещены советские ракеты средней дальности Р-12. В октябре 1962 года разразился Карибский кризис.

Обострение обстановки в мире не могло не отразиться на ситуации в Заполярье и Арктике. В 1962 году был выполнен испытательный полёт сверхзвукового бомбардировщика Ту-22РД через Северный полюс с двумя дозаправками. Экипаж находился в воздухе 9 часов 48 минут. В том же году на Новой Земле состоялся первый сброс ядерной бомбы с борта стратегического бомбардировщика ЗМ (во время Карибского кризиса самолёты этого типа из 201-й ТБАД несли постоянное боевое дежурство на аэродроме под Шяуляем), а в 1963 г. генерал-лейтенант А. И. Молодчий **впервые в истории советской авиации выполнил взлёт на ЗМ с ледового аэродрома Заполярья с полной боевой нагрузкой**. В Арктике в экстренном порядке строились военные объекты, обеспечивающие контроль за полётом своих МБР и обнаружение вражеских, а также системы ПВО для борьбы с бомбардировщиками противника.

В ноябре 1962 года в соответствии с секретной программой Мировой гравиметрической съёмки (МГС), принятой Советом министров СССР, в НИИГА была создана Полярная Высокоширотная Воздушная Геофизическая Экспедиция (ПВВГЭ). Гравитационная съёмка центральной части Северного Ледовитого океана была поручена архангельскому гидрографическому отряду Главного Управления Навигации и Океанографии (ГУНиО) ВМФ, который уже несколько лет занимался батиметрической съёмкой (картирование дна) в составе ВВЭ «Север».

В первое время все работы в интересах министерства обороны проводились на базе действующих станций «Северный полюс», затем специфика работ потребовала создания отдельных лагерей, в целях сохранения секретности названных филиалами СП. Вот поэтому, как уже отмечалось, одновременно с организацией станции «СП-13» ВВЭ «Север-17» должна была создать и её филиал – полярную станцию «СП-13Ф». Необходимость в этом возникла в ходе проведения акустических экспериментов по заданию ВМФ.

Первоначально главной целью этих работ было создание акустических маяков для ориентации советских атомных подводных лодок подо льдом. С этой задачей наши инженеры справились, и аппаратура была испытана на дрейфующих станциях «СП-8» – «СП-12». При подходе подлодки в полынью с помощью трактора опускали акустический маяк. Лодки успешно выходили в заданный район и всплывали в полынье в районе СП, используя их в качестве

дополнительных акустических точек привязки к местности. Радисты дрейфующих станций периодически передавали свои точные координаты, а Главный штаб ВМФ снабжал этой информацией находящиеся в море субмарины. Таким образом, используя сигнал акустического маяка, установленного на льдине у палаток станции, и зная примерно её местоположение, командир атомохода мог примерно рассчитать своё истинное место подо льдом Северного Ледовитого океана. Особенно такой способ помогал в первые годы подлёдного плавания в высоких широтах, когда навигационные средства наших атомоходов были ещё очень далеки от совершенства.

А вот задачу поиска по шумам вражеской субмарины в подлёдном плавании решить не получалось. Тогда занимавшиеся этой проблемой сотрудники Киевского института гидроприборов решили, что дело не только в фоновых шумах от волн и ломающихся льдов, но и в звуках, которые издают агрегаты и приборы полярников на самой «СП-13». Чтобы исключить эти помехи и сохранить ход экспериментов в тайне, было принято решение об организации в 15–20 км от «СП-13» специальной дрейфующей станции, которую в целях сохранения тайны называли филиалом «СП-13».



Атомная подводная лодка всплывает в полынье в арктических льдах.

В ходе ледовых разведок, проведённых 19–20 марта на самолёте Ил-14 (командир экипажа И. А. Соколов, штурман В. В. Кузьмин), гидрологами И. П. Романовым и А. В. Бушуетым в 16 км к западу от «СП-13» было найдено ледовое поле размером 3 x 4 км. Полоса зимнего льда толщиной 1,6 м с южной стороны поля оказалась пригодной для создания временного аэродрома для тяжёлых машин Ан-12.



Заслуженный лётчик-испытатель СССР В. М. Семёнов в 1963–1975 годах работал в Полярной авиации пилотом вертолёт Ми-4. Участвовал в ледовых разведках, выполнял полёты с палубы ледоколов, дрейфовал на льдине. Шесть раз принимал участие в высокоширотных воздушных экспедициях. В 1965 г. около девяти месяцев жил на станции «Северный полюс-13». В 1976 г. перешёл на лётно-испытательную работу в ЛИИ.

24 марта на это поле высадились группа руководителя полётов А. Д. Горбачева и началась подготовка ВПП для приёма самолётов Ан-12. А 28 марта сюда прилетел начальник «СП-13Ф» В. С. Сидоров с первой группой сотрудников станции. В последних числах марта прибыла малая авиация: два самолёта Ан-2 и один вертолёт Ми-4.

2 апреля на временный аэродром прибыл первый Ан-12. На следующий день в точке 78°02' с. ш., 166°33' в. д. состоялось официальное открытие новой дрейфующей станции «Северный полюс-13Ф» и начался массовый завоз грузов.

В период завоза и строительства станции через льдину прошло несколько трещин, одна из которых отделила дизельную электростанцию от остальных объектов. Сама станция оказалась на полосе льда длиной более 2 км и шириной 300–400 м.

9 мая началось сильное сжатие льдины, сопровождавшееся образованием новых трещин, часть домиков и оборудования оказалась на отдельных льдинах. Сильные сжатия и разломы продолжались вплоть до 11 мая. Началось перебазирование станции на заранее выбранное место, расположенное в 800 м от старого лагеря.

По воспоминаниям командира вертолёт Ми-4 с «СП-13Ф» В. М. Семёнова в это время: «Горючее для вертолёт-ов завозилось на полярную станцию на самолётах Ан-12. Случалось, что на посадочной полосе проходила трещина, и тогда приходилось искать другую полосу. Поэтому горючее в бочках разгружалось по всей округе. Когда горючее подходило к концу, мы садились в вертолёт и направлялись на его поиски.

Нашли в океане отколовшуюся льдину 15 x 15 метров, на которой разглядели бочки. Я посадил вертолёт поближе к ним, нам следовало

закатить бочки с горючим через задние створки и привезти к себе на базу.

На всякий случай двигатель не выключаю, сижу за рычагами. Механик, штурман и радист ломом вырубает бочки, которые капитально вмерзли в лёд. Потом они пытаются закатить их по доскам в вертолёт, но втроём у них это не получается. Я осмотрелся – вроде всё нормально – и спрыгнул вниз, чтобы им помочь.

Закатываем бочку с горючим, вдруг – страшный грохот... Льдина трескается прямо между задними и передними колёсами, вертолёт начинает медленно проседать. А до другой ближайшей льдины – километров пятнадцать-двадцать...

Я, наверное, перегнал всех рекорсменов мира – за какие-то сотые доли секунды влетел в кабину, схватился за рычаги. Однако резко мощность двигателя повышать нельзя. Смотрю через открытую дверь – колёса погружаются в воду. Штурман, обняв стойку и поджав ноги, сидит на колесе. Бортмеханик уцепился руками за поручень, ноги у него висят. Бортрадист болтается на задней створке.

Колёса погружаются. Как только выхлопные патрубки коснутся воды, двигатель заглохнет, и я это чувствую. Наконец постепенно вывожу двигатель на обороты. Колёса перестали тонуть, вертолёт оторвался, полетел. А мужики мои висят: один – вцепившись в стойку, другой – просто на руках, третий – болтается на задней створке туда-сюда... Приличную скорость из-за этого набрать не могу. Наконец, слава Богу, долетели до какой-то льдины. Я посадил вертолёт, отцепил штурмана и радиста. А у бортмеханика, висевшего на поручне, свело руки. Пришлось ему до крови разбивать фаланги пальцев и отдирать от металла...»

Во время таких посадок самолётов и вертолётов гравиметрические измерения производились со льда сухопутными гравиметрами. В этот период на ледовой базе постоянно находились примерно по пять самолётов Ан-2 и вертолёт Ми-4. По воспоминаниям В. М. Семёнова, летом 1965 г. экипаж его вертолёта по заданию НИИ геологии Арктики на несколько суток улетал в определённом направлении, через каждые 50 км делал посадки и производил подводные взрывы. Причём на каждой точке мощность заряда увеличивалась. В момент подрыва подавался радиосигнал, который принимался на станции, а затем рассчитывалась длительность прихода подводной волны.



Временный ледовый аэродром на льду Чукотского моря. 1966 г.

При использовании на площадных авиадесантных сейсмических работах самолётов Ан-2 на его борту находились, как правило, пять членов экипажа (два пилота, штурман, радист и бортмеханик), два сейсморазведчика, магнитолог и астроном-геодезист. Особенно напряжённой и нервной была работа сейсмологов. Дело в том, что самолёт на стоянке не обогревался, а температура воздуха за бортом в апреле опускалась до -30 градусов. Любая задержка в работе приводила к остыванию аппаратуры и отказу запускавшегося вручную отметчика марок времени, без которого всё теряло смысл. Приборы в те времена были осциллографическими, т. е. после каждого взрыва нужно было оперативно проявить, закрепить и промыть сейсмограмму. Тем не менее за один рабочий день удавалось отработать до 10 точек.



АПЛ «К-14» перед уходом из района станции «Северный полюс-15Ф».

В районе самой дрейфующей станции также растягивался шлейф с сейсмоприёмниками и регистрировались сейсмические волны от небольших подлёдных взрывов, производимых круглые сутки через каждые 4 часа при дрейфе льдины не более 5 км в сутки. Если дрейф убыстрялся, сеансы наблюдений учащались. Так с помощью сейсморазведки составлялась карта глубины океана, а одновременно разведанные гидрологами подлёдные течения позволили точнее прокладывать курс подводных лодок.

Для аэромагнитной съёмки применялись аэромагнитометры АМ-13 и АЭМ-49, расположенные на борту самолёта Ил-14, а для измерения глубин с помощью вертолётов Ми-4 использовались эхолоты НЭЛ-5 и НЭЛ-6, излучатели которых на кабелях опускали в разводья или лунки.

В 1965 г. на дрейфующей станции «СП-13Ф» под руководством сотрудника ЦНИИ «Морфизприбор» А. И. Шампарова проходили испытания экспериментального образца гидроакустической станции для атомных подводных лодок «Торос». В тот же год на самолёте УПА были выполнены первые ледовые разведки с использованием РЛС бокового обзора, предназначенные для картографирования земной поверхности, решения задач воздушной разведки и т. д., показавшие большую перспективность нового средства.

Кроме научных наблюдений персоналу станции в тот сезон пришлось бороться с интенсивным таянием, а затем заниматься строительством ВПП, которая была выбрана в двух километрах от станции на замерзшем разводье между многолетними льдинами. Строительство полосы продолжалось с 15 сентября по 19 октября, но из-за непогоды первый Ил-14 был принят только 27 октября. С этого дня начался массовый завоз грузов на эту ВПП сразу для двух станций: «СП-13» и её филиала «СП-13Ф», который продолжался до 30 ноября. После этого Высокоширотная воздушная экспедиция «Север-16» закончила свою работу.

Станция «СП-13Ф» проработала до 14 октября 1966 г. и в связи с выполнением всей программы была закрыта в координатах 87°50' с. ш., 133°01' в. д. Материалы наблюдений и научное оборудование были вывезены на материк, а на эту льдину перебазировалась дрейфующая станция «СП-13».

Следующей секретной станцией стала «СП-15Ф» – официально считавшаяся филиалом открытой в апреле 1966 г. станции «СП-15» и расположенная в 20 км от неё.

Оборудование и персонал «СП-15Ф» были доставлены на место самолётами Ли-2 и Ан-2. Она была открыта 27 мая 1966 г. в координатах: 79°37' с. ш., 171°44' в. д., когда завершился завоз и были начаты работы по всем программам.

Практически сразу, 1 июня, в связи с прохождением трещины через лагерь станции началось первое переба-зирование лагеря на новое место, которое продолжалось до 5 июня. В течение лета ледовая обстановка была относительно спокойной. Все запланированные научные наблюдения и эксперименты производились по полным программам.

В сентябре 1966 г. одна из первых советских АПЛ первого поколения проекта 627А «К-14» под командованием капитана 1-го ранга Д. Н. Голубева в одиночку совершила под арктическими льдами трансарктический подлёдный переход с Северного на Тихоокеанский флот. Во время похода лодка, оснащённая экспериментальным образцом гидроакустической станции «Торос», неоднократно всплывала в районе дрейфа станции «Северный полюс-15Ф» для работы с её научной группой. Для выполнения задания АПЛ пришлось пройти в районе станции около 20 галсов на разных скоростях и

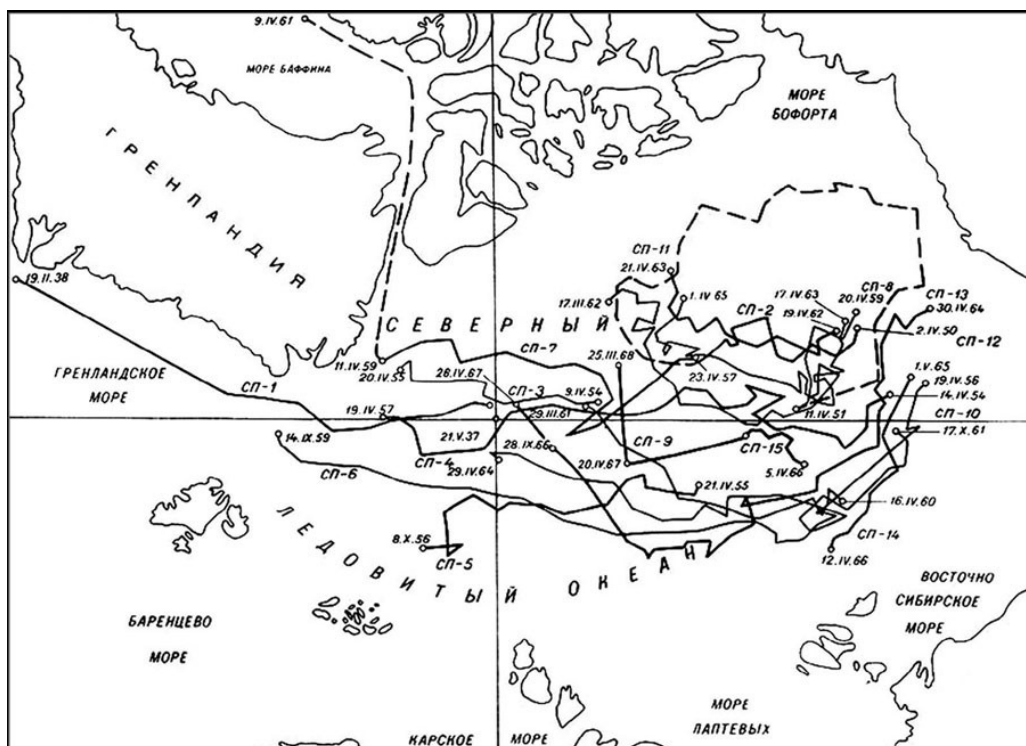
глубинах для испытания аппаратуры обнаружения субмарин. Это заняло около суток непрерывной работы.

Полярники на соседней «СП-15» ничего не знали о секретных исследованиях. «У нас была подводная лодка, – вспоминал её начальник В. В. Панов, – которая запросто поднялась в небольшое отверстие. Знаю только, что она приходила для испытания какой-то аппаратуры киевлян. Я прошёл на лодку, спустился внутрь, ну, конечно, выпили с командиром, и на этом всё. Что и как они испытывали, меня не касалось».

«СП-15Ф» продолжала спокойно работать до начала ноября 1966 г., когда подвижки льда в течение 12 часов льдину под ней полностью разломали. Базировавшийся здесь самолёт Ан-2 с большим трудом взлетел с остатков полосы и перелетел на «СП-15». Было принято решение эвакуировать людей с филиала пока на «СП-15», а потом на материк.

За 5 и 6 ноября десятью рейсами Ан-2 весь персонал станции, материалы наблюдений и наиболее ценное оборудование были вывезены на основную станцию «СП-15», вокруг которой ледовая обстановка была спокойной.

Наиболее активно работами военно-прикладного характера занималась станция «СП-18Ф», действовавшая в Арктике с 10 мая 1969 г. по 24 октября 1971 г. и располагавшаяся уже в 100 км севернее «СП-18». В те годы это была крупнейшая операция в интересах советского ВМФ: порой на станции, которая только номинально принадлежала ААНИИ, находилось до 100 человек – в основном сотрудники московского Акустического института им. Н. Н. Андреева, которые после неудач Киевского института гидроприборов были привлечены к поиску вражеских субмарин и в 1971 г. получили за свою работу Государственную премию СССР.



Маршруты дрейфа станций «СП-1» - «СП-15».

Авиационное обеспечение этих работ осуществлялось самолётом Ан-2 и вертолётom Ми-4 Колымо-Индиgирского авиаотряда. Но Ан-2 24 июня при взлёте с точки, расположенной в 60 км от станции, ударился о торос и переломил одну из лыж, а у другой были нарушены узлы крепления. Прилетевший ему на смену Ан-2 25 июля в 120 км от станции при посадке в конце пробега попал одной лыжей в промоину. Только на следующие сутки после ремонта на месте его удалось перегнать на станцию. Руководству УПА ГВФ пришлось запретить полёты Ан-2 до полного промерзания снежниц, что исключило самолёты Ан-2 из полётов по выполнению научной программы работ.

После выполнения узкоспециализированных программ научных сотрудников и военных специалистов из отрядов и групп сразу со станции на материк отвозили Ли-2 и вертолётom Ми-8. Обратными рейсами доставлялись участники новых программ. В общей сложности за время существования филиала на нём побывало 85 человек.

Станция завершила работу 13 октября 1970 г. в точке с координатами: 79°58' с. ш., 156°49' в. д. За 519 суток её работы было принято 318 самолётов, которые кроме упомянутых 85 человек доставили и 341 т груза.

3.5. На ледовые острова

Как уже отмечалось, в феврале 1966 г. пришлось экстренно эвакуировать весь персонал дрейфующей станции «СП-14». Но большая часть уникального оборудования осталась на льдине. Его необходимо было забрать и использовать на новой станции. Поэтому в план работы, начавшейся в силу этих причин необычно рано, экспедиции «Север-18» была включена соответствующая операция.

18 марта на самолёте Ли-2 «СССР-04205» (командир Г. Д. Грачёв) был выполнен полёт на поиски покинутой в феврале станции «СП-14». Она была обнаружена в 150 км к северо-западу от о. Генриетты. С воздуха было видно, что льдина и лагерь больших разрушений не претерпели. 21 марта на самолёте Ан-2 в 5 км от лагеря были высажены пять человек, которые за три недели отправили с льдины 28 т различного оборудования и снаряжения. Вывоз груза с «СП-14» осуществлялся вертолётom Ми-4 на временный аэродром «подскока», подготовленный в 30 км от станции. С него Ли-2 переправлял груз в бухту Темп. После проверки и проведения профилактических работ большая часть этого оборудования была направлена на станцию «СП-15» и её филиал, приступившие к работе 15 апреля 1966 г.



Полярный Ли-2 «СССР-04205» во время съёмок х/ф «При исполнении служебных обязанностей» (1963). На переднем плане – актёр Лев Круглый.

Одновременно с обслуживанием работы дрейфующих станций авиация ВВЭ продолжала плановую расстановку ДАРМС и радиовех, а также проведение океанографических исследований. 8 мая во время одной из первичных посадок к северо-востоку от пролива Вилькицкого лёд под самолётом Ли-2 «СССР-63919» (командир Ю. Векслер) просел, и он лёг плоскостями на лёд. Экипаж едва успел выбросить на снег документы, аварийную рацию, бортпаёк, палатку и спальные мешки,

как Ли-2 затонул. Вскоре люди были сняты со льда и доставлены на мыс Челюскин другим Ли-2 (командир И. Коломиец).

Льдина с «СП-15» в весенне-летний сезон 1966 г. перемещалась в северо-западном направлении без торожений. В июле на станцию прилетел самолёт Ли-2 на колёсном шасси с руководителем полётов А. А. Кашем, который обеспечил приём на подтаявшую ВПП даже нескольких рейсов Ил-14. 11 августа полярники приступили к подготовке аэродрома для осеннего завоза, и уже 7 сентября он был готов к приёму самолётов. В конце месяца сюда было выполнено несколько рейсов Ил-14 с дизельным топливом. Осенний завоз растянулся надолго и был закончен только 4 декабря. На станцию доставили 68 т необходимых грузов и группу сотрудников с «СП-15Ф». Следует отметить, что лётчики тогда впервые совершили трудные полёты в период глубокой полярной ночи через Карское и Баренцево моря в приполюсный район, где в это время находилась станция «СП-15».

В последующие месяцы в районе льдины со станцией происходили периодические подвижки льда, вызывавшие образование больших трещин на самой льдине и в районе ВПП. В результате к началу весеннего завоза пришлось создать аэродром в 15 км от станции, на который 27 марта 1967 г. начали принимать грузы второй смены, доставляемые самолётами экспедиции «Север-19».

22 апреля через льдину прошли две трещины, которые сократили её размеры вдвое. Возникла необходимость перебазировать станцию на часть ледяного поля, оставшуюся целой. В этих сложных условиях 16 полярникам пришлось не только принимать грузы, но и заниматься перевозом жилых домиков, палаток и научных павильонов. К тому же из-за раскола льдины были порваны все электрокабели, и понадобилась аварийная электростанция. В этой экстремальной ситуации срочно вызванный Ли-2 сел на промежуточный аэродром, загрузил аварийную электростанцию, кабель, взял с собой электромеханика и через пять часов был над станцией. После нескольких заходов ему удалось сесть на льдину. Вскоре новый генератор уже заработал.

Подвижки и разломы продолжались практически весь май, в конце которого лагерь станции оказался на трёх отдельных обломках. Но хотя обитатели льдины находились под постоянной угрозой её разрушения или другого стихийного бедствия, по твёрдому убеждению начальника станции Л. В. Булатова, по обилию опасностей никакая профессия не может сравниться с работой полярного лётчика.

«Мы всего насмотрелись, – рассказывал Л. В. Булатов, – но лётчиками нельзя не восхищаться. Летом произошёл такой случай. Погода была неустойчивой, то ясной, то наплывал туман, а самолёты летели один за другим. Через несколько минут должен был появиться Ил-14. Слышим гул моторов, но над нами – туман! Когда самолёт разворачивался – пилот видел лагерь, заходил на посадку – полоса

оказывалась в тумане. На седьмом развороте полоса частично прояснилась, но соотношение высоты и посадочной скорости было такое, что коснуться полосы удалось в самом её конце, в ста метрах от торосов. Мы все отвернулись – думали, конец ребятам. Нет, буквально над торосами командир ухитрился взмыть в воздух! На восьмой раз всё-таки сел удачно, но экипаж из самолёта вышел шатаясь. Кроме командира: тот очень гордился, что сумел посадить машину...»

В сентябре коллектив станции на одном из ледовых обломков приступил к подготовке полосы, пригодной по размерам только для станционного Ан-2 лётчика А. М. Лаптева, так как многочисленные разводья, окружавшие льдину станции, уже не позволяли принимать ни Ли-2, ни Ил-14.

К сожалению, из-за плохой погоды на материке Ан-2 не мог вылететь на «СП-15», поэтому крайне необходимое первоочередное оборудование и продовольствие за четыре рейса были доставлены на станцию лишь к началу ноября и сброшены на парашютах с самолёта Ил-14 (командир М. С. Васильев). **Это был первый случай десантирования грузов с самолёта на дрейфующие станции.**



Экипаж В. М. Перова (крайний слева) у своего Ан-12Б. Самолёт был выпущен в 1968 г., а через 40 лет разбился под Челябинском.

К 20 ноября коллективу станции всё-таки удалось подготовить большую ВПП на соседней льдине. Но из-за погодных условий на мысе Челюскин первый полёт Ли-2 на станцию состоялся только 7 декабря, а к 3 января 1968 г. был выполнен завоз грузов, необходимых для работы станции до весны 1968 г.

К декабрю 1967 г. станция под действием южных и юго-восточных ветров прошла по генеральному направлению более 1200 км и после папанинской «СП-1» первой продрейфовала рядом с географической точкой Северного полюса (89°57,6' с. ш.). Здесь полярники оставили

капсулу с письмом, обращённым к будущим исследователям Северного Ледовитого океана.

После прохождения через полюс станция «СП-15» была вовлечена в дрейф выносного характера. Гонимая ветром и течениями, в начале 1968 г. она приблизилась к проливу между Шпицбергенем и Гренландией с относительно тёплыми водами. В конце марта 1968 г. она была закрыта ВВЭ «Север-20» в координатах 85°45' с. ш., 10°30' з. д., а персонал эвакуирован через аэродром «подскока», созданный на годовой льдине в 35 км от станции.

В апреле 1967 г. на одну из советских сезонных дрейфующих станций сделал две посадки самолёт Арктической исследовательской лаборатории США. Первая посадка была совершена 15 апреля, когда самолёт R4D (военный аналог Си-47) был на пути с авиабазы Пойнт Барроу к ледяному острову «Т-3» («Флетчера»). Наша станция была тогда почти на одной линии между этими пунктами, и пилоты решили сесть на советскую станцию, чтобы *«способствовать дружеским взаимоотношениям между двумя группами, вовлечёнными в аналогичные исследования и сражающимися с теми же самыми суровыми окружающими условиями, а также чтобы удовлетворить любопытство, так присущее человеку»*.

Американские гости были сердечно встречены и оставались в лагере около полутора часов. После лёгкой закуски в пилотской столовой они поговорили с руководителем научных работ А. М. Карасиком, руководителем полётов В. А. Борисовым и другими специалистами, затем ознакомились со станцией и осмотрели один из самолётов Ан-2. Американские пилоты были очень впечатлены его коротким разбегом и вертикальной скоростью набора высоты. Перед отлётом американцы пригласили к себе в гости на «Т-3» и оставили в подарок несколько ящиков пива и блоки сигарет. Наши полярники в ответ презентовали 25-килограммовый бочонок красной икры, ящик замороженной рыбы и маленькие продуктовые пакеты.

Вторая двухчасовая посадка была совершена тем же самолётом R4D на пути к Пойнт Барроу 29 апреля. В ходе этого визита американцы перед посадкой облетели все наши выносные станции, на которых базировались радиостанции геодезической системы «Рым», используемые для привязки экспедиционных самолётов и вертолёт к местности, и сбросили на парашютах подарки – сигареты и шоколад.

Активная работа советской авиации в тот день удивила американских гостей. Один из них, директор Арктической исследовательской лаборатории университета Аляски Макс Брюэр, позже написал: «Станция обслуживалась 6 полётами в день с материка. 29 апреля был плохим днём для полётов, с низкой облачностью, ветром и снегом. 9 самолётов Colt (Ан-2), один типа R4D (Ли-2) и один Ил-14 были запаркованы, один вертолёт был на льду и один в полёте. Во время нашего визита два самолёта прибыли и улетели, а ещё один

ожидался вскоре. 15 апреля один из большой самолёт типа Си-130 (Ан-12) приземлился как раз перед посадкой самолёта с американской группой. В это время 3 Colt и 2 вертолёт были запаркованы на взлётно-посадочной полосе, один вертолёт приземлялся и 2 Colt приближались для посадки».

В те же дни, когда американцы восхищались активностью советской полярной авиации, проходила эвакуация станции «СП-13», которая оказалась в области устойчивого выноса льдов из Арктического бассейна в Гренландское море. Официальное её закрытие состоялось 25 апреля 1967 года в координатах 87°55' с. ш., 03°32' з. д. За время трёхлетнего дрейфа льдина с лагерем «СП-13» прошла по ломаной кривой 5400 км и несколько раз пересекала хребет Ломоносова. Аэродромы станции приняли 488 самолётов, которые доставили 613 т различного груза.



Американский самолёт R4D во время визита к советским полярникам. 15 апреля 1967 г.

В ночь на 13 июля 1967 г. из самой северной в СССР обсерватории на о. Хейса (Земля Франца-Иосифа) передали, что механику В. Белобородову срочно требуется помощь опытного хирурга. Но посадка самолёта на неподготовленную торосистую поверхность острова была невозможна, а вертолёт расстояние в 1500 км от побережья до острова преодолеть не мог. В этой ситуации единственный выход – повторить героический прыжок военврача П. И. Буренина, совершённого в июле 1946 г. возле о. Бунге. Сейчас же пытного хирурга, в то же время являющегося опытным парашютистом, нашли в 103-й воздушно-десантной дивизии. Выбор пал на майора медицинской службы Н. Я. Вороненко.

14 июля из Шереметьево рейсовый Ил-18 доставил врача на побережье Карского моря в Амдерму, где он тут же пересел на ледовый разведчик Ил-14 «СССР-04203» (командир корабля Ю. Шнейдеров, второй пилот Е. Русаков, штурман Б. Бродкин, бортмеханик В. Ананьев, бортрадист Г. Миньков). Над о. Хейса стояла густая низкая облачность, поэтому прыгать нужно было с высоты около 400 м. Но перед выходом из самолёта случилось непредвиденное – в непригодном для десантирования самолёте вытяжная верёвка натянулась до отказа, и

парашют сработал внутри фюзеляжа. Экипажу с огромным трудом удалось удержать парашютиста в самолёте.

Ил-14 стал описывать круги над островом, а хирург с помощью экипажа начал вновь укладывать парашют. Затем, привязав простым узлом верёвку вытяжного парашюта к ручке возле двери, Вороненко покинул самолёт. Прыжок и сброс груза прошли благополучно, и вскоре полярника успешно прооперировали. В ноябре 1967 г. Н. Я. Вороненко был награждён орденом Красной Звезды. В 1985 г. этот случай лёг в основу сценария фильма «Прыжок».

Образованная в начале 1968 г. ВВЭ «Север-20» после работ по закрытию «СП-15» всю авиатехнику (один Ан-12, семь Ил-14, шесть Ли-2 и два Ан-2) направила на создание севернее о. Врангеля и на северо-востоке моря Лаптевых очередных станций «СП-16»^[33] и «СП-17». Начиная с этого времени основную работу по авиационному обеспечению полярников стало выполнять базирующееся в посёлке Черском Нижнеколымское авиапредприятие (позже переименованное в Колымо-Индибирский объединенный авиаотряд – КИОАО).

С 5 по 10 апреля 1968 г. были выполнены ледовые разведки с целью выбора льдины для лагеря «СП-16» с возможностью создания на ней ВПП для приёма самолётов типа Ил-14. В результате выполненных разведок 9 апреля в точке 74°58' с. ш., 171°40' з. д. была найдена многолетняя льдина размером 3 х 4 км с практически готовым аэродромом на её припае. 11 апреля приступили к массовому завозу грузов. Благодаря установившейся хорошей погоде, ежедневно тремя Ил-14 и в первое время одним Ли-2 на льдину доставлялось по 10 т груза. К 28 апреля основной груз в количестве 159 т уже был на льдине. Одновременно с завозом на льдине производились работы по строительству лагеря.

29 марта на Ил-14 был выполнен первый полёт для поисков льдины под станцию «СП-17», но в заданном квадрате паковые поля отсутствовали. Выполненные в последующие дни пять полётов желаемых результатов также не дали.

13 апреля ледовой разведкой было установлено, что паковые поля располагаются только возле 80° с. ш., 164° в. д. Через два дня здесь подобрали льдину для строительства аэродрома «подскока», лежащего в 115 км от будущего лагеря станции. Полоса для приёма Ил-14 была подготовлена 24 апреля. На следующий день начался завоз грузов для «СП-17». В лагерь станции он перебрасывался самолётом Ан-2. Тяжёлое оборудование, например трактор и дизеля для электростанции, доставлялось Ли-2 с материка непосредственно в лагерь станции. Последний груз сюда был доставлен 21 мая, после чего Ан-2 и Ли-2 вернулись в Тикси.

19 апреля 1968 года, в самый разгар работ по созданию станций «СП-16» и «СП-17», при выполнении одного из полётов гидрологами В. И. Шильниковым, В. И. Харитоновым и Н. М. Шакировым в координатах

71°36' с. ш., 163°00' з. д. был обнаружен ледяной остров длиной 14 и шириной 8 км. Облёт острова и фотоснимки не выявили следов пребывания на нём людей. Начальнику экспедиции «Север-20» И. П. Романову было поручено снова разыскать этот остров, поставить здесь палатку и поднять флаг СССР. По ряду причин удалось это осуществить только 25 августа, а в начале октября с помощью ледокола «Ленинград» и дизель-электрохода «Амгуэма» (второй раз за историю дрейфующих станций с морских судов) на нём была организована станция «СП-18».

В первый год дрейфа ледяной остров с этой станцией переместился в уже изученную северо-западную часть Восточно-Сибирского моря, и наблюдения в этом районе не представляли особого интереса. К тому же вследствие произошедших зимой подвижек ледовое поле лишилось припая, на котором планировалось размещение измерительных комплексов, а малые глубины берегового шельфа островов Де-Лонга не позволяли выполнять задачи акустиков.

Было принято решение о переносе работ севернее, где организовать два филиала: «СП-18А» для сотрудников Института физики Земли и АКИНа, а также «СП-18Б» для Киевского НИИ гидроприборов и учёных ААНИИ. Ещё один филиал, «СП-18Ф», был открыт 10 мая 1969 г.

Станция «СП-16» проработала довольно долго – с апреля 1968 г. по март 1972 г. 27 августа 1968 г. в большой полынье около станции всплывала советская атомная подводная лодка «К-42», которая подо льдами Арктики скрытно переходила с Северного флота на Тихий океан в Петропавловск-Камчатский.

Осенний завоз на станцию в первый год дрейфа был осуществлён 22 октября 1971 г. сбросом 28 контейнеров с трёх самолётов Ан-12. Всего доставили 4,5 т груза. Сброс был выполнен без потерь, чётко и точно, все контейнеры опустились в непосредственной близости от станции на площадку размером 100 x 100 м. Всего же за время работы аэродром станции принял 414 самолётов, которые привезли 473 т грузов и доставили 114 человек.

«СП-17» была закрыта значительно раньше – личный состав покинул станцию на самолёте Ил-14 «СССР-04188» 16 октября 1969 г. Продолжительность дрейфа составила 536 суток. Было принято 266 самолётов, доставивших 212 т различных грузов и 42 человека.

Одновременно с «СП-16» в начале 1970-х годов активно проводились исследования на станции «СП-18» и её филиалах: «СП-18А», «СП-18Б» и «СП-18Ф». 25 сентября 1971 г. в район «СП-18» подошла советская АПЛ «К-147». Лодка не всплывала, а установила звукоподводную связь со станцией и работала с ней по одной из оборонных программ до 1 октября. По окончании работ моряки и полярники обменялись приветственными телеграммами^[34].

Продолжительность дрейфа станции – 1065 суток. За это время посадки на её аэродромы произвёл 2001 самолёт и вертолёты Ми-4 и Ми-8. Было завезено на многолетний лёд для «СП-18» и «СП-18Ф» 1748 т грузов. Всего же на «СП-18» (включая ледяной остров) побывало 903 человека.



Начальник дрейфующей станции «СП-19» А. Н. Чилингаров. 1970 г.

В 1969 г. смену персоналов станций «СП-16» и «СП-17», организацию «СП-18» и обеспечение их всем необходимым для нормальной работы выполняла ВВЭ «Север-21», располагавшая 16 самолётами: три Ан-12, пять Ил-14, пять Ли-2, три Ан-2 и одним вертолётom Ми-4. Следует отметить, что на ледяном острове у «СП-18» в тот год был создан отличный аэродром, способный принимать даже тяжёлые Ан-12, а к весне следующего года «СП-18» располагала площадкой, пригодной только для посадки Ли-2. В конце марта в 45 км от станции был построен аэродром «подскока», который уже могли садиться Ан-12 ВВЭ «Север-22». С этого аэродрома на саму станцию груз доставлялся самолётом Ан-2 и двумя вертолётами Ми-8, которые тогда впервые начали использоваться в Высокоширотных экспедициях.

Как и в предыдущие экспедиции, самолёты ВВЭ «Север-21» и «Север-22» устанавливали на дрейфующих льдах ДАРМС и радиовехи, выполняли в Северном Ледовитом океане гидрологические наблюдения, проводили ледовые авиаразведки и аэрофотосъёмки.

Ледяные острова в Арктике встречаются очень редко, поэтому чтобы максимально использовать их природные возможности и оборудование станции «СП-18», в октябре 1969 г. в ходе ВВЭ «Север-21» на этот же остров высадился комсомольско-молодёжный коллектив «СП-19» во главе с океанологом А. Н. Чилингаровым. Впервые высадка дрейфующей станции по воздуху проводилась в столь позднее время, в условиях полярной ночи. «СП-19» была открыта 7 ноября 1969 г. к северо-востоку от островов Де-Лонга в координатах: 74°34' с. ш., 161°48' в. д. К 22 ноября был закончен основной завоз грузов. Ещё один самолёт прибыл 31 декабря 1969 г., чтобы доставить полярникам

новогоднюю почту. А ещё через четыре дня на станции возникла критическая ситуация...

Ледяной остров площадью больше 100 кв. км и толщиной около 30 м, медленно дрейфовавший на северо-запад, в первых числах января 1970 г. дном напоролся на неизвестную подводную скалу возле островов Де-Лонга. Часть ледового поля была раздроблена на небольшие обломки, многие из них перевернулись. Под станцией прошли трещины. За несколько минут утонуло несколько домиков, в том числе электростанция и передающий комплекс, оставленные станцией «СП-18».

Пропахав дно и расколовшись в нескольких местах, айсберг наконец сорвался с мели. После этого активные подвижки прекратились, и начался дрейф в северном направлении, приведший к выносу массива из мелководного района. Полярники же оказались на одном из его осколков размером 300 x 500 метров. Была потеряна часть научного оборудования и хозяйственного снаряжения. Исчезли склады продовольствия и горючего. Остались только аварийные запасы. Но главное – уцелели люди.

Вскоре первые необходимые вещи и оборудование полярникам доставил Ли-2 Л. А. Вепрева, при этом при подлёте его экипаж заметил, что большая, видимо, самая надежная часть острова дрейфует в трёх километрах от них. К марту 1970 г. в труднейших условиях, во мраке полярной ночи, уцелевшие постройки и оборудование удалось переместить на эту часть ледяного острова с помощью вертолёт, волокуш и небольшого трактора. При этом научные наблюдения не прекращались. А в апреле самолёты уже садились возле нового лагеря, завозя продовольствие, топливо и снаряжение. Посуществу «СП-19» была организована заново.

25 октября 1970 г. дрейфующая станция была в полном порядке передана второй смене в координатах: 77°55' с. ш., 151°35' в. д., а 11 апреля 1972 г. в координатах 88°52' с. ш., 148°24' в. д. на вахту заступила третья смена полярников, которую возглавил начальник многих дрейфующих станций, океанолог Ю. Б. Константинов.

28 июня 1972 г. ледяной остров со станцией прошёл над Северным полюсом, а ещё через 9 месяцев «СП-19» была закрыта в координатах: 83°09' с. ш., 15°17' з. д.

В это время в Арктике уже работали дрейфующие станции «СП-20» (открыта 22 апреля 1970 г.) и «СП-21» (открыта 1 мая 1972 г.).

Во вторую смену на «СП-20» большое внимание было уделено наблюдениям по специальным программам исследований. Поэтому начальником станции был назначен сотрудник Киевского института «Гидроприбор» Э. Н. Май-хровский, с которым на станцию прибыла группа специалистов из этого института. 4 октября 1971 г., после работы возле станции «СП-18», с учёными из «СП-20» в подводном состоянии проводила совместные эксперименты атомная подводная

лодка «К-147». Так же, как и в районе «СП-18», она маневрировала на значительных расстояниях, меняя курсы, глубину и скорость. Через сутки подлодка закончила работу со станцией и ушла на базу.

В это время возле станции заканчивалось строительство временной ВПП, но из-за непогоды первый самолёт сел на неё только 17 октября. В это время станция находилась на расстоянии около 1000 км от ближайшего берегового аэродрома на мысе Шмидта. Завоз продолжался до 20 ноября. Ещё через месяц спецрейсом на станцию доставили новогоднюю елку, подарки, посылки и письма.



Гидрографическое судно «Иней» на камнях у о. Вилькицкого

Определённую нервозность и несогласованность в действия авиаотрядов во время работы этих станций внесло упразднение в Москве Управления Полярной авиации и создания на местах в четырёх секторах Арктики самостоятельных управлений.

Выполняли полярные лётчики в это время и спасательные операции, наиболее яркой из которых было спасение экипажа гидрографического судна «Иней».

2 октября 1968 года «Иней», проводя работы возле острова Вилькицкого, который находится на севере Восточно-Сибирского моря, с ходу выскочило на тянувшуюся метрах в пятидесяти вдоль берега острова подводную гряду. Каменная скала пробила днище судна и застряла в нём. Попытки освободиться ни к чему не привели. Вскоре начался шторм. Волны перекатывались через палубу, били судно о камни. Смыло и унесло в океан спасательный катер. От ударов о грунт появилась течь, постепенно вода затопила машинное отделение и другие помещения.

С большим трудом на спасательном плотике на остров высадились три моряка, которые завели на берег трос. Но эвакуировать по нему людей с судна оказалось невозможно, так как шторм перешёл в ураган. Отправленные на помощь «Инею» корабли могли подойти в район аварии не ранее, чем через сутки. Да и помощь они могли оказать, если шторм затихнет. Вся надежда была только на вертолёт.

По тревоге в аэропорту Черский были собраны экипажи Ли-2 (лётчики Хорошков и Харченко) и вертолётчиков Ми-4 Ю. О. Добротворцева

и А. Н. Киселёва. Как только Ли-2 доставил топливо для вертолёт на о. Жохова, состоялся небывалый до этого перелёт двух вертолёт почти к 76° с. ш. при крайне низкой облачности, штормовом ветре на расстояние более тысячи километров, из которых половина – над открытой бушующей водой Северного Ледовитого океана.

При подходе к о. Вилькицкого штормовой ветер безжалостно швырял вертолёт из стороны в сторону. Посадка на «Иней», который тоже то заваливался на бок, то выпрямлялся под налетавшими шквалами, оказалась невозможной. Ведь чтобы снять экипаж с судна, надо над ним зависнуть, спустить штормтрап и уже по нему поднимать людей.

Тогда Ми-4 садятся на прибрежной косе острова. Подобранный на берегу якорь на канате от «Инея» пилоты закрепили на шестидесятиметровом тросе. Добротворцев поднимает вертолёт в воздух и зависает над кораблём. На якоре стоят штурман Л. Немов и бортмеханик В. Коровин, чтобы люди на «Инее» не сомневались в надёжности такого средства транспортировки.

Забрав на якоре первого пассажира, вертолёт переправляет его через пятьдесят метров бушующего моря на остров. Здесь его принимает экипаж А. Киселёва.

Заполнив салон, Киселёв сквозь пургу ведёт свой вертолёт с Вилькицкого на о. Жохова, где его уже ждал Ли-2.

Чуть меньше двух суток заняла спасательная операция. За полсотни рейсов экипаж Добротворцева спас 33 человека и забрал научное оборудование судна. Из этих неполных двух суток вертолёт Ю. О. Добротворцева семь часов висел над бурлящим морем.

Оставшиеся на судне члены экипажа потом переправились на берег по устроенной «канатной дороге». А разбитый корпус «Инея» стащить в воду так и не удалось – он до сих пор лежит на юго-западной оконечности о. Вилькицкого.

3.6. Реформы и реорганизации

К концу 1950-х годов Арктика осваивалась всё интенсивнее. Объёмы транспортных и пассажирских перевозок непрерывно возрастали. В то же время никто не снимал с Полярной авиации обязанности вести ледовую разведку, обслуживать Северный морской путь, обеспечивать всем необходимым прииски, рудники, северные посёлки, пушные фабрики, рыболовецкие артели, полярные станции на островах – объём этих работ тоже рос из года в год. В это время руководство страны решило, что Север уже обжит и освоен, и можно ликвидировать многие обеспечивающие службы и привилегии тех, кто жил и работал за Северным Полярным кругом. Была принижена роль

Полярной авиации в обеспечении функционирования северных территорий и людей, там живущих.

«С целью улучшения и централизации деятельности гражданской авиации» к середине 1950-х годов в СССР уже был проведён ряд организационных мероприятий. В разные годы в состав Аэрофлота вошли сельскохозяйственная, лесная, санитарная авиационные службы и авиация Минрыбпрома. В 1954 г. Управление Полярной авиации подчинили Министерству Морского флота СССР, а 3 января 1960 г. Полярную авиацию передали Главному управлению Гражданского Воздушного Флота (ГУГВФ). Аэрофлот превратился в монополиста Гражданской авиации СССР (чтобы через тридцать с небольшим лет развалиться на несколько сотен компаний). Предполагалось, что это будет способствовать более централизованному руководству, установлению единых норм, регламентов, требований к лётному и техническому составу и, как следствие, эффективному использованию воздушного транспорта для нужд народного хозяйства и населения Крайнего Севера.

В том же 1960 г. Московская кольцевая автомобильная дорога, став границей города, перенесла город Тушино и Захарковский аэродром Полярной авиации в черту Москвы. Сначала здесь хотели построить большой аэродром гражданской авиации и заложили в честь этого камень, но затем перенесли его к северу от Москвы. Так возник аэропорт Шереметьево. В 1962 г. полёты с аэродрома Захарково вообще прекратились.

В начале 1963 г. единый мощный 247-й лётный отряд Полярной авиации, который тогда базировался в аэропорту Шереметьево, разделили на два. 247-му авиаотряду оставили транспортные полёты, а новому, 254-му (командир Я. Я. Дмитриев), так называемому экспедиционному, передали авиаобеспечение высокоширотных экспедиций, все виды ледовых разведок, проводку судов по Северному Морскому пути, обслуживание антарктических экспедиций и все разовые мероприятия в высоких широтах.

После такой реорганизации в 247-й отряд начали поступать новые тяжёлые самолёты Ан-12 и Ил-18, а в 254-й передали устаревшие к тому времени Ил-12, Ил-14 и Ли-2 (командир самолётной эскадрильи И. Г. Бахтинов). Также все вертолёты Ми-4 были сведены в отдельную эскадрилью в составе этого отряда (командир В. А. Борисов).



На аэродроме Косистый нелётная погода.

Поступление больших самолётов и расширение круга выполняемых полярными лётчиками задач привело к увеличению в 1963 г. объёма полётов почти в два раза, хотя число работников управления не увеличилось. Постепенно Полярная авиация становилась рентабельной организацией.

27 июля 1964 г. на базе ГУГВФ было образовано общесоюзное Министерство гражданской авиации (МГА), на которое возлагалось руководство воздушным транспортом как составной частью народного хозяйства СССР. 15 сентября 1964 г. все Территориальные управления ГВФ были переименованы в Управления ГА, а ОАГ ГВФ – в ОАГ ГА.

В том же 1964 г. было ликвидировано ГУСМП. Его функции были переданы Министерству морского флота, Госкомгидромету (куда был передан ААНИИ и полярные станции) и Министерству гражданской авиации.

В 1970 г. Управление Полярной авиации в МГА СССР было расформировано – то есть ликвидировано, а всю Арктику расчленили на 4 сектора, обслуживание которых передали территориальным управлениям. Ответственность за Западный сектор Арктики была возложена на Архангельское Управление ГА, за Центральный сектор – на Красноярское Управление ГА. Чокурдах, Нижние Кресты и другие аэропорты этого сектора были переданы в Якутское Управление ГА, Восточный сектор Арктики обслуживали Хатангский, Тиксинкий, Колымо-Индигирский, Чаунский, Якутский и Магаданский аэропорты, подчинявшиеся Магаданскому Управлению ГА.

Как это проходило «в верхах», описал начальник УПА Герой Советского Союза М. И. Шевелёв: «Трижды вопрос о судьбе Полярной авиации ставился на заседаниях коллегии МГА и трижды снимался. Мы приходили на них с начальником политотдела Д. П. Акимовым, задавали простейшие вопросы. И вопрос снимался как недоработанный. Наконец четвёртый раз вызвали меня одного.

И вот вошёл я один в кабинет нового министра. Вся коллегия сидит, и Бугаев (министр ГА) держит примерно такую речь:

- Вот что, Марк Иванович, вы нам больше не доказывайте необходимость Полярной авиации и т. д. Мы этот вопрос уже решили и считаем, что её необходимо ликвидировать. Но, как человек грамотный, подскажите, как всё-таки дело, которое вы делали, лучше организовать после реорганизации.

Я пожал плечами, дескать, если вы решили... И излагаю, что в крайнем случае, в ГосНИИ ГА надо создать отдел, который отвечал бы за разработку новой авиатехники для Севера, мог прогнозировать её развитие, заказывать необходимую технику и пр. А чтобы не очень уж раздробить налаженное дело, отдавайте Красноярскому управлению западный сектор Арктики, а Якутскому – восточный. Не надо мельчить... А людей в этих управлениях придётся учить, мы займемся этим, если уж вы так решили.

Закончилось заседание, и Полярной авиации не стало...

...Но главных действующих лиц в хоре противников «полярки» я назову, тем более что они в своё время очень гордились содеянным. Самый активный – Г. Ф. Безбородов, начальник политуправления. Чем мы ему не угодили – не знаю. Но когда Д. Акимов пошёл ему докладывать о невесёлых, прямо скажем, настроениях полярных лётчиков, о том, что может быть разбазарен огромный накопленный опыт по авиаобслуживанию крупнейшего и сложнейшего в лётном отношении региона СССР и Антарктиды, Безбородов вдруг перебивает Акимова: «Что ты, дескать, тут мне расписываешь? Это я ликвидировал Полярную авиацию!»

Вторым был Усов, заместитель министра по кадрам. Но свою роль сыграли и привходящие обстоятельства... Комитет народного контроля считал, что в Москве слишком много управлений: транспортное, международное, спецприменения и Полярной авиации. Надо их сократить.

А позицию Б. П. Бугаева я так и не смог понять. Симпатии к Полярной авиации и ко мне лично (пока он был первым замом у Логинова) он высказывал не раз и даже выступал у нас на партактиве, говорил, что мы делаем благородное дело и идём верным курсом. А потом в своих симпатиях развернулся на 180 градусов. После ликвидации Полярной авиации он ни разу меня не принял, а на четыре рапорта я не получил ни одного ответа».

А как об этом узнали полярные лётчики, рассказал участник многих Высокоширотных экспедиций в Арктике и Советских антарктических экспедиций, известный полярный лётчик Е. Д. Кравченко, в то время только что вернувшийся из 16-й САЭ: «Утром нас собрали в зале какого-то маленького клуба. Мы пришли весёлые, довольные собой и жизнью, тем, что достойно выполнили долг перед Родиной в тяжелейших условиях Антарктиды. Каждый предвкушал торжественную встречу, какие-то добрые слова, если и не в свой адрес, то хотя бы в адрес экипажа».



Разгрузка сборно-щитовых домов для дрейфующей станции «СП-12».

Но не тут-то было. Никаких приветствий и добрых слов мы не услышали. Начался жесткий, несправедливый, форменный «разнос», изодранными формами которого в со-вершенстве владели чиновники от гражданской авиации, под чью власть мы теперь переходили. Уже само начало собрания ничего хорошего нам не предвещало: «У вас были поломки, вынужденная посадка Заварзина... Вы должны написать объяснительные...» Нам припомнили все ошибки и промахи, все вольные и невольные нарушения, без которых не обходится жизнь ни одного большого коллектива, да ещё и в условиях Антарктиды в отрыве от дома, от базы, от Родины. Я видел, как стиснул зубы и побледнел Потёмкин, как опустили головы Капранов, Заварзин и Желтобрюхов, как зло исподлобья глядел на президиум Голованов... А потом я понял, к чему была разыграна эта вся комедия. Когда с трибуны понеслось: «Забудьте всю свою вольницу... Здесь вам не Полярная авиация... Вы своё получили, дайте и другим показать себя...», мне вдруг стало нестерпимо стыдно. Нет, не за себя, не за своих товарищей, сидевших в зале, и тех, кто ещё нёс вахту в небе Арктики, не за тех лётчиков Полярной авиации, которыми гордилась страна, а ей поэтому завидовал весь авиационный мир... Мне стало стыдно за людей, сидевших в президиуме, у которых хватило совести и подлости «бросить камень» в «Полярку», в её прошлое и настоящее, в её людей, многие из которых были национальными героями. «Если это не кошмарный сон, – подумал я, – значит, чьё-то предательство. Разрушить Полярную авиацию означает только одно – погубить освоение Арктики и Антарктиды»^[35].

В марте 1971 г. в МГА создается 64-й международный отряд самолётов Ан-12 во главе с командиром П. Г. Хмельницким. Из ликвидированного 247-го лётного отряда туда отбираются 25 экипажей, а остальные люди и техника перебазированы в Домодедово и передаются в Московское управление ГА.

254-й авиационный отряд в полном составе – с инженерами, техниками, другими специалистами – передаётся в Управление гражданской авиации Центральных районов и Арктики (УГАЦРиА) и перебазировается вместе со всеми воздушными судами и другим имуществом из Шереметьева в аэропорт Быково, а оттуда лётный и технический состав 254-го отряда позже перевели в Мячковский объединенный авиаотряд и разбросали по разным подразделениям. Технический состав – в АТБ, лётный состав Ил-14 – в 229-й, Ми-8 – в 305-й, Ан-2 – в 325-й лётные отряды. 248-й отряд остался в Нижних Крестах (ныне п. Черский) со всем своим составом, авиатехникой, технической базой и объёмом работ, но перешёл в подчинение Якутскому УГА.



Заслуженный пилот СССР В. Я. Потёмкин – неоднократный участник высокоширотных экспедиций. Командир сводного авиаотряда 16-й САЭ, генеральный директор Центрального управления международных воздушных сообщений ГА, командир 235-го Отдельного авиаотряда ГА, шеф-пилот первых президентов СССР и РФ.

Этот реорганизационный процесс привел к тому, что весной 1971 года для работы в ВВЭ «Север-23» привлекались самолёты сразу из нескольких арктических управлений (в будущих экспедициях с каждым из этих управлений приходилось заключать отдельный договор), а для координации работ авиации Министерство Гражданской авиации на период работы экспедиции стало создавать руководящий Центральный штаб. Кроме того, никто из полярников, естественно, не стал бросать московские квартиры и переезжать на Север. Даже добираться до места новой работы стало сложно и долго. По мере ухода из подразделений Полярной авиации опытных кадров и утраты накопленного в ней опыта и традиций, её расчленение по различным территориальным управлениям стало оцениваться пилотами как просчёт руководства отрасли. В результате этого «просчёта» начали срываться высокоширотные экспедиции, проводки караванов судов и ледовые разведки.

После передачи Полярной авиации в ГУГВФ и подключения её авиапарка к работам ГВФ общий объём её перевозок неуклонно возрастал и в 1965 г., по сравнению с 1960 г., вырос почти в шесть раз, достигнув 115 млн. тонно-километров, а количество перевезённых пассажиров увеличилось вдвое. На северных трассах появились многоместные, большой грузоподъёмности турбовинтовые самолёты Ил-18 и Ан-12. При этом менее сложные работы в Арктике стали выполняться силами объединённых авиаотрядов гражданской авиации.

Но в таком сложном виде техники, как авиация, неизбежны и аварии, число которых объективно возрастает с увеличением интенсивности полётов. Особенно это относится к работе Полярной авиации, для которой география маршрутов и погодные условия крайне суровы и требовательны к людям и технике. Мастерство полярных пилотов и самоотверженный труд инженеров и техников долгое время позволяли сводить к минимуму человеческие жертвы и восстанавливать работоспособность большей части машин.

В 1950-е годы, до реорганизации 1960 г., в Полярной авиации Главсевморпути было только три большие авиакатастрофы, приведшие к гибели нескольких людей: в 1955 г. в Архангельской области разбился Ил-12 «Н-479» (погибли 5 человек из 31, находившегося на борту), в 1957 г. в районе «СП-7» упал Ил-12 «Н-442» (погиб 1 член экипажа из 6) и в 1959 г. на Чукотке разбился Ли-2 «СССР-04210» (погибли 7 человек из 10). Подробности этих авиакатастроф уже были изложены выше. К сожалению, после реорганизации в 1960 г. число авиакатастроф с гибелью людей в Полярном управлении ГА значительно возросло.

17 мая 1960 г. близ Мурманска при посадке на ледокол «Ленин» упал в воду и затонул вертолёт Ми-4 «СССР-04311». Бортмеханика подняли из воды живым, пилота и бортрадиста – мёртвыми.

2 сентября 1960 г. Ил-14П «СССР-04200» 247-го лётного отряда УПА при полёте ниже безопасной высоты столкнулся с горой и сгорел близ села Федоровская в 55 км северо-северо-западнее Каргополя. Все 5 членов экипажа и 13 пассажиров погибли.

26 февраля 1963 г. над Магаданской областью у Ил-18В «СССР-75732» 247-го лётного отряда Полярного управления ГА (КВС А. Д. Карелин) отказали двигатели с одной стороны. Рейс был грузовой, поэтому кроме 8 членов экипажа на борту было всего два пассажира. Самолёт произвёл посадку с убранными шасси на припай торосистого берегового льда в 2700 м от береговой черты, разрушился и затонул. Место катастрофы было обнаружено на шестые сутки. Выяснилось, что покинуть самолёт удалось бортмеханику, бортрадисту, одной из бортпроводниц и пассажирке, но вскоре все они умерли от переохлаждения.



Аэропорт Тикси в Якутии, расположенный в 7 км севернее посёлка Тикси. Кроме основного аэродрома в 1970-1980-х годах в зимнее время здесь производилась укатка запасного снежного «тундрового» аэродрома. К декабрю эта взлётно-посадочная полоса могла принимать стратегические бомбардировщики 4М, Ту-16 и Ту-95.

20 октября 1963 г. Ил-14 «СССР-04197» 254-го лётного отряда УПА в ходе разведки ледовой обстановки в интересах ледокола «Индиго» в проливе Моргана попал в тяжёлые метеоусловия. Ни радиовысотомер, ни радиолокатор в силу конструктивных недостатков не давали истинных показаний. Возле о. Грэм-Белл (Земля Франца-Иосифа) на высоте 150 м в горизонтальном полёте самолёт столкнулся со склоном ледника, разрушился и сгорел. Погибли все пять членов экипажа и оба гидролога-наблюдателя. Сейчас это место называется «Мыс семерых».

11 сентября 1965 г. в 32 км северо-западнее Улан-Удэ грузовой Ан-12 «СССР-11337» 247-го лётного отряда при снижении в облаках столкнулся с лесистым склоном горы, полностью разрушился и частично сгорел. Погибли все восемь человек – 6 членов экипажа и 2 пассажира.

14 января 1967 г. Ан-12 «СССР-04343» 247-го лётного отряда, выполнявший грузовой полёт из Шереметьево в Ха-баровск, загорелся в воздухе и разбился через две минуты после взлёта с промежуточного аэродрома близ Новосибирска. Обломки машины были обнаружены в 7 км от ВПП. Погибли все шесть человек, находившихся на борту.

6 марта 1967 г. при взлёте в Салехарде с ошибочно убранными закрылками разбился грузовой Ан-12Б «СССР-11007» 247-го лётного отряда. Из 6 членов экипажа в живых остался только бортрадист.

Но целая серия катастроф с участием Ан-12 произошла в Полярной авиации во второй половине 1969 г. В результате за четыре месяца погибли тридцать один полярный авиатор – пять экипажей и штурман-инспектор из МГА.

12 августа 1969 г. из-за отказа техники при посадке возле Новосибирска в 13 км от ВПП разбился грузовой Ан-12Б «СССР-11018» из 247-го лётного отряда. Из 6 членов экипажа погибли четверо.



Халактырский аэропорт на Камчатке. 1957 г.

8 сентября на аэродроме Амдерма в стоявший в ожидании взлёта грузовой Ан-12Б «СССР-11377» 247-го лётного отряда врезался завершавший посадку перехватчик Ту-128 72-го Гвардейского авиаполка ПВО, у которого подломилась правая стойка шасси. Оба самолёта сгорели, а экипажи погибли. Бортпроводник Ан-12 получил тяжёлые ожоги^[36], а два сопровождавших груз пассажира не пострадали и сумели покинуть самолёт через дверь. После этого случая МГА попросило МО не производить взлёты и посадки боевых самолётов на аэродроме Амдерма при нахождении на перроне и рулевых дорожках гражданских самолётов с пассажирами.



Бортрадист Полярной авиации М. К. Сулим работал на дрейфующих станциях в Арктике и в составе 3-й КАЭ, перевозил пассажиров и грузы в Заполярье. Погиб в 1969 г. в авиакатастрофе Ан-2 под Тикси.

26 сентября 1969 г. близ Тикси пропал без вести Ан-2 «СССР-44984» Тиксинской ОАЭ (командир В. П. Козлов, второй пилот А. И. Павлюченко, бортрадист М. К. Сулим) с тремя пассажирами на борту. Вскоре он был обнаружен в разрушенном состоянии в бухте Тикси в 2,5 км от аэродрома. Двигатель и кабина пилотов отделились от фюзеляжа, а на верхней левой плоскости, выступавшей из воды, находился один из пассажиров. Остальные два пассажира и три члена экипажа погибли. Главной причиной катастрофы стал отказ в работе двигателя из-за производственного дефекта и интенсивной его эксплуатации.

13 ноября в 15 км от Амдермы в тундре при снижении разбился и сгорел грузовой Ан-12Б «СССР-11376» 247-го лётного отряда. Погибли все находившиеся на борту 9 членов экипажа и 3 пассажира, в том числе старший штурман-инспектор УПС МГА В. А. Лаврушин.

6 декабря в 13 км от аэропорта Хатанги при аналогичной ситуации разбился грузовой Ан-12Б «СССР-11381» 247-го лётного отряда. Погибли все находившиеся на борту 6 членов экипажа и 2 пассажира.

Самое страшное было то, что все Ан-12-е падали при совершенно одинаковых обстоятельствах: на снижении, после довыпуска закрылков самолёт резко пикировал к земле.

В 247-м лётном отряде было проведено собрание, на котором экипажи Ан-12 потребовали остановить полёты на месяц, а им разрешить взять отпуска. Начальник Полярного управления МГА СССР М. И. Шевелёв приказал выполнять план, а параллельно искать причину. Экипажи продолжили работу, но при заходе на посадку выбирали самые «щадящие» режимы.

Причину в то время выяснить так и не удалось. А 28 октября 1970 г. близ Иваново при похожих обстоятельствах упал и загорелся военнотранспортный Ан-12 из 229-го ВТАП. Экипаж погиб, но полностью сохранился бортовой регистратор МСРП-12 – «чёрный ящик».

22 января 1971 г. при заходе на посадку у аэропорта Сургута потерял управление из-за обледенения крыла и разбился в 15 км от ВПП Ан-12Б «СССР-11000» Сыктывкарского ОАО Коми территориального управления гражданского воздушного флота. Самолёт перегонялся на базовый аэродром для технического обслуживания из Омска, откуда выполнялись заказные грузовые перевозки. На борту находились два экипажа: пилотирующий и сменный, инженер 75-го лётного отряда, а также груз до Сургута и сопровождавшая его женщина. Погибли все 14 человек.

Через девять дней, 31 января 1971 г., когда в Сургуте работала комиссия по расследованию обстоятельств этой катастрофы, в створе ВПП аэропорта Сургут при посадке рухнул в болото Ан-12Б «СССР-12996» Тюменского УГА.

Самолёт столкнулся с землёй с большим левым креном, полностью разрушился и сгорел. Часть обломков была найдена подо льдом на дне озера. Все 7 человек, находившиеся на борту, погибли.

При расследовании этих катастроф удалось выяснить их истинную причину – в условиях обледенения при заходах на посадку происходила потеря продольной управляемости – «клевок» вследствие определённых конструктивных недостатков и неполного исследования аэродинамических характеристик самолётов Ан-12 в данных условиях. После этого были проведены доработка системы управления отбором воздуха и испытания по уточнению аэродинамических характеристик Ан-12 в условиях обледенения, на основании которых в руководящие документы ГА внесли ряд изменений.

3.7. Во времена глубокого застоя^[37]

Весной 1971 г. в соответствии с планом экспедиционных работ ААНИИ была проведена ВВЭ «Север-23». Доставка грузов на исходные береговые базы производилась самолётами Ан-12 и Ил-14, а смену личного состава, доставку продовольствия, топлива и оборудования осуществляли Ил-14 и Ли-2 с промежуточных ледовых аэродромов, один из которых располагался возле станции «СП-19».

Как уже отмечалось, для работы в экспедиции «Север-23» привлекались самолёты сразу нескольких арктических управлений, для координации работ которых был создан руководящий Центральный штаб. Но помимо штаба, каждое управление и 254-й авиаотряд для непосредственного руководства самолётами по договору с заказчиком направили в Арктику своих представителей, чтобы на месте ознакомиться с условиями работы авиации в такой экспедиции. В результате в пунктах, где базировались и работали самолёты экспедиции, находилось слишком много руководящих товарищей, считавших своим долгом как-то проявить свои командирские права. Все это в определённой степени усложняло взаимодействие между заказчиком и авиацией.

Осенний завоз прошёл более организованно. Снабжение станции «СП-19» проводилось двумя самолётами Ил-14 и одним Ан-12 из 254-го лётного отряда, а к завозу на «СП-16» ввиду её удаленности от береговых баз на 1600 км была привлечена военно-транспортная авиация.

15 октября 1971 г. три военных Ан-12 вылетели из Ленинграда на о. Средний (арх. Северная Земля), куда прибыли на следующий день. Вылет на «СП-16» по погодным условиям состоялся 20 октября. Через три часа полёта все три самолёта были над «СП-16» и с высоты 200 м сбросили 28 контейнеров на площадку размером 800 x 600 м. Все парашюты раскрылись, и груз был доставлен в полной сохранности.



Погрузка трактора Т-54 «Болгарец» в аэропорту Красноярска для отправки в Арктику.

В октябре 1971 г. первую посадку на дрейфующий ледяной аэродром «СП-20» произвёл новый самолёт Ан-24 «СССР-47250» Якутского ОАО под управлением А. Я. Евдокимова, который доставил полярникам мини-трактор. Это был экспериментальный полёт с целью определения возможности использования самолётов Ан-24 и Ан-26 для обслуживания высокоширотных экспедиций вместо Ил-12 и Ил-14.



Ветераны Полярной авиации С. К. Фрутецкий и И. В. Матвиенко.

Следующей весной экипаж А. Я. Евдокимова совершил полёт на Ан-24 «СССР-47250» в район Северного полюса с посадкой на ледовый аэродром новой дрейфующей станции «СП-21», доставив полярникам необходимое оборудование. С тех пор Ан-24 надолго закрепился в высоких широтах.

Одной из наиболее масштабных по объёму выполненных работ стала экспедиция «Север-24», которая имела в своём составе четыре отряда: первый обеспечивал смену коллектива «СП-19», эвакуацию «СП-16» и открытие «СП-21»; второй занимался расстановкой ДАРМС и радиовех и выполнением океанологических исследований; третий отряд выполнял аэрофотосъёмки; четвёртый проводил экспериментальные работы на базе «СП-19».

Авиационное обеспечение экспедиции, в соответствии с договором, было возложено на 254-й авиаотряд УГАЦРиА, 248-й КИОАО и Тиксинский авиаотряд Якутского управления ГА.

После успешной посадки в начале мая 1972 г. А. Я. Евдокимовым на ВПП дрейфующей станции «СП-21» нового Ан-24 в Москву был отправлен официальный запрос на разрешение эксплуатации такого типа самолётов на дрейфующих ледяных аэродромах. Из КБ О. К. Антонова прислали ведущего конструктора К. Поставита, который сам слетал на дрейфующую станцию и после этого разрешил Ан-24 такие

полёты, что сэкономило очень ограниченные средства экспедиции. А командир КИОАО А. Я. Евдокимов получил выговор за несогласованные посадки данного вида самолёта на дрейфующие льды. В 1972 г. экспедиция «Север-24» выполнила 51 глубоководную гидрологическую станцию, провела 4 аэрофотосъёмки, 3 съёмки системой «Торос», установила 6 ДАРМС и 9 радиовех, осуществила 10 ледовых авиаразведок и завезла на «СП-21» 393 т различных грузов.

Станция «Северный полюс-21» плодотворно проработала два года и была закрыта 17 мая 1974 г. в координатах 86°16' с. ш., 143°36' в. д. За это время на её аэродромах приземлились 280 самолётов типа Ан-24, Ил-14, Ли-2 и Ан-2, доставившие 212 человек и 500 т груза.

Основная цель ВВЭ «Север-25» заключалась в сборе данных о состоянии океана и атмосферы в интересах разработанной в ААНИИ программы «Полярного эксперимента» («ПОЛЭКС»), рассчитанной на четыре года. В соответствии с договором авиационное обеспечение работ проводило Колымо-Индибирское авиационное предприятие Якутского управления ГА, за исключением самолёта Ан-12, который выделило Якутское УГА СССР. Всего в экспедиции работало 10 самолётов (один Ан-12, один Ан-24, два Ил-14, пять Ли-2 и один Ан-2) с 12 экипажами.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ Ан-24РВ

Двигатель	АН-24А
Мощность, л/с	2550
Количество двигателей	2
Максимальная взлётная масса, кг	21800
Масса коммерческой загрузки, кг	5300
Дальность полёта, км	1000-2000
Практический потолок, м	8000
Крейсерская скорость, км/час	440
Запас топлива, кг	4760
Потребная длина ВПП, м	1500
Длина самолёта, м	23,5
Размах крыла, м	29,2
Площадь крыла, м²	75,0
Высота самолёта, м	8,3
Экипаж, чел.	4-5

Сх. 12. Ан-24 – многоцелевой самолёт для линий малой и средней протяжённости, выпускался в 1959–1979 гг. Было построено более 1200 машин различных модификаций.

Океанологические работы выполнялись двумя отрядами. В первом были 9 человек и два Ли-2 с экипажами (командиры А. Я. Марков и Н. И. Сморг), которые использовали береговые аэродромы. Во втором – также 9 человек, один Ли-2 и один Ан-2. Они проводили исследования, опираясь на «СП-21» и ледовую базу.

Отряд № 1 под руководством М. Я. Затонского с 18 марта по 26 апреля 1973 г. выполнял исследования в 92 точках с попутной расстановкой ДАРМС и радиовех в морях Карском, Лаптевых, Восточно-Сибирском, Чукотском и в прилегающих к ним районах Арктического бассейна. Работа отряда проходила довольно напряжённо из-за отказа в базировании в таких аэропортах, как «Средний» и «Мыс Челюскин».

Отряд № 2 приступил к выполнению задания 20 марта на самолёте Ли-2 «СССР-04210». 24 марта, воспользовавшись закрытием по погоде аэропорта на мысе Шмидта, отряд через о. Жохова перелетел на «СП-21». При этом для увеличения радиуса действия Ли-2 его оборудовали дополнительным баком ёмкостью 2200 л. Это увеличило дальность полёта до 2300 км и позволило за один рейс посещать до 5–6 точек.

Полёты отряда продолжались с 21 марта по 12 мая 1973 г. За этот период произошло два авиационных происшествия. 27 марта при взлёте с одной из льдин Ли-2 «СССР-04210» не хватило полосы, и самолёт, оторвавшись ото льда и пролетев 20 м, упал в торосы. Машина сломала стойку заднего колеса и повредила триммеры, но люди не пострадали. Начавшаяся пурга не позволила оказать немедленную помощь. На следующий день прибыл самолёт Ли-2 «СССР-04243», пилотируемый командиром КИОАО А. Я. Евдокимовым, с ремонтной бригадой. За несколько часов повреждения были устранены, и оба самолёта перелетели на «СП-21». Как потом выяснилось при расследовании, самолёт упал из-за несогласованности действий экипажа: механик самостоятельно резко сбросил обороты двигателей. Дальнейшие работы отряд выполнял на самолёте «СССР-04243».



Полярный ас, командир 248-го лётного отряда в Черском Л. А. Вепрев летал на Ан-2, Ли-2, Ил-14.

Второе ЧП произошло 3 мая 1973 г. В завершающем полёте «прыгающего» отряда № 2 после приземления и полной остановки у самолёта Ли-2Т «СССР-04244» 248-го лётного отряда Якутского УГА (КВС А. Н. Долматов и проверяющий Л. А. Вепрев на борту) под лыжами начал прогибаться лёд. Долматов начал выруливать на взлёт, но через несколько десятков метров у Ли-2 ушли под лёд обе лыжи, и самолёт повис на плоскостях. Бортрадист М. Ф. Гилик связался со станцией «СП-21» и дал координаты аварии: 82°15' с. ш., 125° з. д. – довольно далеко от наших берегов. Вскоре пришёл ответ: спасти самолёт так далеко невозможно, поэтому, учитывая близость к чужим берегам, а также наличия на борту спецоборудования и материалов, Ли-2 взорвать имеющейся для таких случаев взрывчаткой и отправить его обломки на дно. Что и было сделано.

Имея только палатку, надувную лодку и небольшой НЗ, экипаж прождал помощи двое суток. 5 мая в район аварии прилетели в паре Ли-2 и Ан-2 с дополнительным топливным баком. Первый сел в 20 км от места гибели самолёта, а на втором к нему перевезли всех людей.

6 апреля 1973 г. в ходе ледовой авиаразведки в море Бофорта лётчиком Л. А. Вепревым и гидрологами И. П. Романовым, В. В. Лукиным был обнаружен большой ледяной остров^[38] площадью 10 км², на котором через полгода была создана новая станция «Северный полюс-22». С помощью д/э «Капитан Кондратьев» и ледокола «Владивосток» на ледяной остров завезли большие запасы топлива, лесоматериалов, всё лагерное снаряжение, научное оборудование, аппаратуру, продовольствие. Это позволяло уверенно работать здесь несколько лет и построить на острове надёжный аэродром для приема тяжёлых самолётов. Официально станцию открыли 13 сентября 1973 г. Таким образом, станция «СП-22» стала третьей по счёту арктической экспедицией, которая была высажена с судов. Она же стала самой крупной дрейфующей обсерваторией за всю историю освоения Арктического бассейна.



Мастер ледовой разведки океанолог В. И. Шильников работал на дрейфующей станции «СП-4», затем участвовал во 2-й и 3-й антарктических экспедициях. В следующие годы – снова ледовая

разведка в Арктике. В 1964–1965 гг. выполнял ледовые разведки по специальному заданию Министерства обороны. В 1984, 1987, 1989 и 1992 гг. участвовал в сезонных экспедициях в Антарктике на научно-исследовательских судах. Искал дрейфующие ледяные острова для «СП-22», «СП-23», «СП-24» и «СП-19».

Текущее обеспечение станции было поручено Колымо-Индигирскому авиаотряду через аэропорты «Средний» и «Мыс Челюскин». В первую осень эту работу выполняли четыре экипажа на двух самолётах Ил-14, а весной 1974 г. на аэродромы «СП-22» было принято и обслужено 24 рейса Ан-12, 215 – Ил-14, 72 – Ли-2, 51 – Ан-2 и 10 вертолётов Ми-8. Для управления интенсивным воздушным движением здесь пришлось даже организовать диспетчерский пункт. На ледовый аэродром о. Жохова экспедиционные грузы и горючее доставлял Ан-12 С. Я. Андросова. Позже полёты на Ан-12 на о. Жохова и непосредственно на СП осуществляли экипажи А. Именнова, Н. Горбунова, А. Иванцова и др.

Работы по программе экспедиции «Север-25» закончились 14 ноября 1973 г. рейсом на станцию «СП-22».

В 1974 г. в ходе проведения ВВЭ «Север-26» океанографические работы в экспедиции также выполнялись двумя лётными отрядами – ледовым и береговым, за каждым из которых закрепили по два самолёта Ли-2. Материально-техническое обеспечение экспедиционных работ в том году свелось в основном к завозу всего необходимого только для одной дрейфующей станции «СП-22».

Регулярная доставка грузов на станцию началась 6 марта, после завершения строительства ВПП, производилась в основном на самолётах Ил-14 и закончилась 23 мая 1974 г. Всего на «СП-22» было выполнено 186 грузовых рейсов, из них 12 рейсов самолётами Ан-12, 157 – самолётами Ил-14 и 17 рейсов самолётами Ли-2. Одновременно проводилась эвакуация завершившей свою работу высокоширотной экспедиции «Север-74», базировавшейся на «СП-22».

В одном из этих рейсов 1 мая 1974 г. разбился Ан-12Б «СССР-12950» 214-го лётного отряда Красноярского УГА (командир С. М. Фигурин). В момент погрузки оборудования через лагерь и ледовую ВПП прошла трещина. Осмотр показал, что осталось 900 м её длины, пригодных для взлёта. Вначале загруженный Ил-14 успешно произвел взлёт с этой полосы, затем начал взлетать Ан-12. Во время разбега произошла интенсивная подвижка льда и его торошение. Самолёт оторвался от ледового поля всего за 30 м до трещины и на скорости 240 км/ч ударился левой тележкой шасси о внезапно возникший торос. Тележка оторвалась, самолёт потерял скорость и упал на отколовшуюся часть ВПП, продолжая скольжение по торосам. После остановки машина загорелась. При ударе о лёд штурмана Б. Н. Антоненко выбросило из

разрушившейся кабины, и он погиб. Пострадавшие пассажиры и члены экипажа сумели покинуть борт. Они были эвакуированы с отколовшейся части льдины самолётами Ан-2, а затем вывезены остававшимся на аэродроме самолётом Ил-14 на о. Средний.

В ноябре 1974 года группа из 12 экипажей Ан-12БП из 196-го ВТАП под руководством заместителя командира полка подполковника Д. Л. Свердлова выполнила доставку 374 т грузов парашютным способом на о. Визе в Северном Ледовитом океане.

В 1975 г. ВВЭ «Север-27», а в 1976 г. ВВЭ «Север-28» продолжили выполнять те же работы, что и «Север-26».

В связи с тем, что станция «СП-22» весной 1975 г. находилась от береговых аэропортов на расстоянии более 1500 км, было решено на льду лагуны о. Жохова построить временный аэродром для приёма самолётов Ан-12. Работы по строительству этого аэродрома были выполнены сотрудниками КИОАО к 25 февраля.

Перевозки экспедиционного груза из Ленинграда на аэродромы Черский и Тикси были выполнены в марте пятью рейсами Ан-12, а перевозки на станцию «СП-22» и о. Жохова уже выполняли самолёты Ан-12 и Ил-14. С материка на о. Жохова работал только самолёт Ан-12, который доставил туда 270 т различных грузов, включая 250 т авиабензина.

В это время станция «СП-22» дрейфовала к побережью Канады, и такие интенсивные и дальние полёты советской авиации к канадским островам встревожили руководство этой страны. В её прессе появились заявления о том, что русские организовали вблизи их берегов военную базу. Пришлось пригласить недоверчивых канадцев на станцию, где они убедились, что объект на дрейфующих льдах представляет собой мирную научную станцию.

На льдины «прыгающие» отряды экспедиции «Север-27» могли летать всего два месяца – март и апрель, в мае погода уже была неустойчивой, в июне начиналось таяние, а снег становился очень рыхлым. Поэтому в этот раз в ходе работ предполагалось на четырёх Ли-2 с отрядами исследователей оперативно посетить 185 точек, равноудаленных друг от друга на 150 километров. Из-за ограниченности светлого времени работу ледового океанографического отряда начали с самых южных точек, которые были и самыми удалёнными от «СП-22». Для большей безопасности перелётов по настоянию ответственного за полёты на океанографической съёмке А. Я. Евдокимова в районе 79°30' с. ш., 147°30' з. д. была организована временная ледовая база, обеспечивавшая радиосвязь, посадку и дозаправку самолётов в тёмное время суток. На этой базе работало всего три сотрудника КИОАО.



За штурвалом самолёта начальник Красноярского управления гражданской авиации В. М. Сидорчук. Позже был заместителем начальника Управления ГА Центральных районов и Арктики, лично участвовал в организации ВШЭ «Север-78». Заслуженный пилот СССР.

К 27 марта наблюдения были проведены на 27 гидрологических станциях. 1 апреля самолёты после регламентных работ прилетели на «СП-22», а на другой день вылетели через намеченные точки гидрологических исследований в Нагурскую.

После полуночи 3 апреля самолёт Ли-2 «СССР-04218» (командир экипажа А. Я. Евдокимов) произвёл посадку на зимний лёд в районе одной из точек. Когда работы были закончены и оборудование погружено, самолёт пошёл на взлёт. Однако при разбеге он не смог набрать скорость более 70 км/ч и вынужден был прекратить взлёт. Следующие две попытки успеха не принесли. Когда обследовали полосу, выяснилось, что она покрыта плотным слоем кристаллов солей, лишь местами припорошенных снегом, что и затрудняло скольжение дюралевых лыж самолёта. После обсуждения создавшегося положения было принято решение попытаться раскатать полосу многократным проруливанием по линии взлёта. Но и это не привело к успеху – самолёт не набирал скорость более 80 км/ч. В это время рядом с ВПП началось торшение.

Для уменьшения взлётного веса слили бензин из одного бака, выгрузили часть малоценного оборудования. Затем металлическими лопатами стали соскабливать кристаллы солей с поверхности льда в 400 м от начала ВПП. Командир и штурман обследовали места, где можно было вырулить на паковый лёд, отметив их флажками. А тем временем в 100–150 м от края льдины образовался вал торосов, который медленно приближался к ВПП. Механик и второй пилот заняли свои места в кабине самолёта и запустили двигатели. Когда было расчищено около 70 м поверхности льда, вал торшения приблизился вплотную к льдине и по середине её, вдоль ВПП, прошла трещина. Расчистили ещё 20 м и, воспользовавшись тем, что трещина не расходилась, предприняли ещё одну попытку взлететь.

На расчищенном участке льдины самолёт увеличил скорость до 100 км/ч и оторвался в 300 м от конца полосы. Но вскоре после взлёта экипажу сообщили об ожидаемом ухудшении погоды в Нагурской.

Тогда изменили план, отменив выполнение работ на следующей точке, и пошли напрямую на Нагурскую. Но дойти туда не успели – на Нагурской началась метель. Взяли курс на Грэм-Белл. Но и там из-за метели аэропорт закрылся. Тогда снизились и возле Земли Франца-Иосифа совершили посадку на припай.

Сильный ветер заставил прогревать двигатели через каждые 3–4 часа. Появилось опасение, что при продолжении ненастной погоды запас бензина может оказаться меньше необходимого для перелета в Нагурскую. Поэтому связались с другим Ли-2 и попросили его прибыть к ним с топливом после ослабления ветра. Когда это было выполнено, оба самолёта продолжили гидрологические исследования из Нагурской. К 18 апреля было выполнено ещё 33 гидрологические станции.

18–19 апреля отряд снова перебазировался на «СП-22», откуда было выполнено несколько полётов. 30 апреля работы были закончены, и самолёты ушли в Черский. Всего провели глубоководные гидрологические исследования в 93 точках.

Береговой лётный отряд экспедиции (два Ли-2 бортовые номера «СССР-71235» и «СССР-63916») работал с Черского и с дрейфующей станции «СП-22» с 12 по 24 марта, когда все запланированные в этом районе станции были выполнены. Было проведено 26 гидрологических станций и установлены две автоматические гидрометеорологические станции АГМС-Л.

Осенью 1975 г. организация новой станции не планировалась. Но в августе к северу от о. Врангеля опытный ледовый авиаразведчик В. И. Шильников обнаружил большой ледяной остров. Было решено высадить на этот остров группу полярников, назвав её очередной дрейфующей станцией «СП-23». В случае успеха весной 1976 г. на неё планировалось передать часть научных работ с «СП-22».



Вертолёт ледовой разведки Ми-2 прокладывает трассу ледоколу «Владивосток».

11 октября руководство экспедиции «Север-27» провело из Черского специальную ледовую разведку на самолёте Ил-14, в результате которой уточнили координаты острова и наметили места подготовки ВПП.

Через два дня вертолёт Ми-8 с грузом и передовой группой в сопровождении самолёта Ил-14, на борту которого находился В. И. Шильников, вылетели на ледяной остров. Через два часа полёта они благополучно разгрузились.

Остров оказался значительно юго-восточнее, чем предполагалось, поэтому база для основного завоза была перенесена на мыс Шмидта. С 16 по 25 октября полёты на остров выполнялись самолётами Ан-2 и вертолётom Ми-8. Работа эта оказалась малоэффективной и достаточно дорогой, поэтому к 26 октября подготовили ВПП длиной 750 и шириной 50 м для приёма самолётов Ил-14 на колёсном шасси (Ли-2 в то время в Черском не было). 28 октября 1975 г. на неё успешно произвёл посадку Ил-14, выполнявший рейс из Черского.

1 ноября начались регулярные рейсы Ил-14 на «СП-23». Двумя экипажами при благоприятных погодных условиях ежедневно выполнялось по 4 рейса, доставлявших на станцию более 8 т различных грузов. К 6 ноября сюда была доставлена 51 т грузов, в том числе 4 домика ПДКО, два трактора, газ, фанера, продовольствие и около 30 т ГСМ. 10 ноября на ледяной остров прилетели четыре сотрудника «СП-23» во главе с её начальником – А. Б. Будрецьким. Затем по погодным условиям с 16 по 27 ноября удалось выполнить только 9 рейсов самолётами Ил-14, при этом было два возврата по метеоусловиям на «СП-23». Последний рейс был выполнен 2 декабря. Всего на станцию «СП-23» осенью 1975 г. было доставлено 118 т необходимых грузов, в том числе: продовольствия – 6,3 т, приборов, оборудования, снаряжения – 48 т, ГСМ – 59 т. К окончанию завоза на станции была введена в эксплуатацию дизельная электростанция, собраны все домики, в том числе и тёплый склад.

5 декабря 1975 г. состоялось официальное открытие дрейфующей станции «Северный полюс-23».

С 6 марта 1976 г. завоз груза на «СП-23» начала осуществлять ВВЭ «Север-28» самолётами Ил-14 и вертолётom Ми-6. Одним из первых рейсов Ми-6 доставил на станцию для испытаний ледово-фрезерную машину ЛФМ-101 на базе трактора Т-54С, разработанную в ОКБ Горьковского Политехнического института.

Океанографические работы весной 1976 г. выполнялись только одним отрядом на двух Ли-2 («СССР-04218» и «СССР-73985») с двумя сменными экипажами на каждый (командиры Н. И. Сморгж, Н. П. Мощенский, Э. П. Черкасов и А. И. Долматов). Кроме этих двух Ли-2 в КИОАО таких самолётов больше не было, но техническое состояние этих машин было вполне удовлетворительным. Однако с началом работ возникли трудности с заправкой самолётов, так как авиабензин Б-91,

нужный для Ли-2, завозился не во все аэропорты. Его не было в Нагурской, некондиционным он был на Темпе. Опоздание в подготовке ВПП для самолётов Ан-12 на о. Жохова и на «СП-23» также создало трудности с заправкой.

6 мая 1976 г. коллектив дрейфующей станции «Северный полюс-23» торжественно встретил научно-спортивную экспедицию газеты «Комсомольская правда» из 6 человек под руководством Д. И. Шпаро, которая успешно завершила переход на лыжах от о. Врангеля до станции. В тот же день лыжники вылетели на Ил-14 на мыс Шмидта.

Полёты осеннего завоза начались 18 октября рейсами по доставке ГСМ. Вместо Ли-2 станция «СП-23» снабжалась уже самолётами Ан-24 и Ан-26, а «СП-22» – Ан-12 из аэропорта «Средний» и аэропорта «Апальехино» (г. Певек). До 26 ноября было принято 29 рейсов Ил-14 и 20 бортов Ан-24 и Ан-26, доставивших 125 т различных грузов.

С 15 марта 1977 г. силами экспедиции «Север-29» были развёрнуты работы по организации филиала «СП-23Ф». За период завоза было принято 63 борта Ан-24 и Ан-26, 58 бортов Ил-14 КИОАО Якутского управления ГА, доставивших 296 т различных грузов. К перевозкам также привлекались Ан-12 139-го лётного отряда ЯУГА.

У КИОАО к началу 1977 г. оставался всего один самолёт Ли-2 «СССР-73985» (командиры С. Н. Попов и Н. И. Сморг), ресурс работы которого заканчивался 24 апреля 1977 г. Это заставило привлечь к работам в «прыгающих» отрядах самолёты Ан-2, обладающих большим, чем вертолёт Ми-8, радиусом действия. Теперь в группе один Ли-2 и два Ан-2 работали на каждой точке, а ещё один Ан-2 использовался в качестве бензозаправщика, что увеличивало радиус действия Ан-2 до 750 км.



Аэродром «Черский» (бывший «Нижние Кресты»), на котором базировались самолёты Колымо-Индигирского авиаотряда (КИОАО).

Весной 1977 г. участников сезонной экспедиции «Север-77» сняли с ледового аэродрома дрейфующей станции «СП-22» и доставили на материк самолётом Ил-18, впервые проработавшим весь сезон в Арктике. Этот первый опыт эксплуатации Ил-18 с дрейфующей льдины

показал очевидные преимущества его перед Ан-12. В дальнейшем вплоть до середины 1980-х гг. ничего лучше Ил-18 на северных трассах не появлялось. В 1987 г. на нём еще выполнялись рейсы Москва – Игарка – Тикси – Чокурдах, Москва – Ухта – Хатанга – Тикси. Кроме указанных заполярных аэропортов Ил-18 ещё летали в Амдерму, Анадырь, Батагай, Магадан, Мыс Шмидта, Норильск, Певек, Черский.



Ледовый разведчик Ил-14 «СССР-04174».

Осенью 1977 г. доставка грузов на полярные станции и о. Жохова была закончена 19 декабря. К этому времени было доставлено 204 т груза, из них на «СП-22» – 30 т, а на «СП-23» – 50,5 т. Одновременно с завозом грузов обратными рейсами осуществлялась эвакуация научных групп сторонних организаций и сотрудников ААНИИ с филиала «СП-23Ф» и старой смены с «СП-23». 20 декабря 1977 г. сотрудники экспедиции «Север-29» вылетели в Ленинград. Высокоширотная воздушная экспедиция «Север-29» закончила свою работу.

В августе 1977 г. в истории изучения и освоения Арктики произошло ещё одно знаменательное событие – впервые в мире географической точки Северного полюса достиг надводный корабль – ледокол «Арктика». На его борту в этом рейсе находились два вертолёт Ми-2 (пилоты Е. Н. Миронов, В. Е. Петров), а также мощный бульдозер на случай, если возникнет необходимость в строительстве посадочной площадки на льду.

Полной уверенности в успехе не было, поэтому на случай вынужденного дрейфа на ледокол погрузили запас продовольствия на семь с половиной месяцев, тёплую одежду, палатки, газовые горелки, волокушу, взрывчатку, песок, цемент, доски, бревна. Было расписано даже, кто в случае необходимости останется на зимовку, а кто улетит на Большую землю.

Накануне похода была проведена тщательная ледовая авиаразведка. Получив благоприятный прогноз, 9 августа ледокол вышел из Мурманска и направился к мысу Желания – северной оконечности Новой Земли. Оттуда, пройдя всё Карское море, он подошёл к мысу Челюскин и в море Лаптевых взял курс на Северный

полюс. Среди большого числа специалистов различных ведомств на борту ледокола находились представители Рижского института гражданской авиации, предложившие для опробования новый прибор дистанционного определения толщины льда.

Во время похода оперативный центр, который располагался на Диксоне, постоянно снабжал «Арктику» необходимой ледовой и синоптической информацией. Самолёты ледовой разведки ежедневно следили за изменением ледовой обстановки по 130-му меридиану в приполюсном районе. И, наконец, вертолётами ледокола постоянно велась ближняя разведка льдов.

Утром 14 августа «Арктика» подошла к границе сплочённых льдов и взяла курс прямо на север. С палубы поднялся Ми-2 с гидрологом А. Дорофеевым на борту. Пробыв в воздухе почти два часа, вертолёт сел на палубу. Дорофеев передал капитану подробную ледовую карту с рекомендованным маршрутом. Но этой ледовой карты хватило только на полтора часа хода ледокола, и вертолёт вновь отправился на ледовую разведку. Методично, галс за галсом, он курсировал впереди генерального курса атомохода. За ним медленно двигался ледокол, выбирая для форсирования однолетние, наиболее разрушенные таянием ледяные поля.



Ми-2 взлетает с вертолётной площадки ледокола «Арктика».

На следующий день, оставив к югу 85° с. ш., атомоход начал активное плавание во льдах Арктического бассейна, куда надводные корабли попадали только дрейфуя. Скорость снизилась до 18,5 км/час и по мере увеличения количества «сибиряка» – многолетних зеленоватых льдов, формирующихся к северу от побережья Сибири – продолжала падать.

На 88-й параллели состоялась первая встреча с так называемым «канадским паком» – очень мощным голубоватым льдом, образующимся у побережья Аляски и Канадского Арктического архипелага. Движение судна резко замедлилось, хотя с помощью вертолёта Ми-2 выбирался наиболее удобный путь по стыкам полей и их обломкам.

16 августа ледокол приблизился к полюсу, но первыми в этой экспедиции достигли вершины планеты члены экипажа вертолёт: пилот Евгений Николаевич Миронов и гидролог Валерий Михайлович Лосев, которые провели здесь разведку обстановки. Погода была очень плохой, и машина обледенела, но, несмотря на это, удалось получить данные, позволившие «Арктике» достигнуть цели своего плавания.

«На полюс мы шли одни, за нами никого не было, и мы выбирали дорогу, как нам надо, – вспоминал капитан ледокола Ю. С. Кучиев. – Главную роль в нашем походе играли, конечно, вертолётчики. Настоящие герои этой экспедиции, в этом я глубоко убеждён и никому не льщу, – это они. Шестьдесят часов пролететь на вертолёте очень опасно. Именно они нас выводили. Ледовые поля рубить напропалую нельзя, можно застрять. Поля – по 5 км в поперечнике и толщина невероятная, и потому мы выбирали путь, обходя поля. Так как лёд постоянно дрейфует, там есть слабины, и мы шли по кромкам этих слабин».

17 августа 1977 года в 4 часа утра по московскому времени атомный ледокол, преодолев мощный ледяной покров Центрального полярного бассейна, **впервые в мире достиг в активном плавании географической точки Северного полюса**^[39]. За 7 суток 8 часов атомоход преодолел 2528 миль.

За 15 часов, которые атомоход провёл на Северном полюсе, учёные выполнили комплекс исследований и наблюдений. После осмотра водолазами винтов ледокол взял курс обратно в Мурманск, но другим путём – по 45° в. д. Он оказался даже более трудным, чем дорога к полюсу: уже на следующий день ледокол форсировал огромное монолитное поле «канадца». К вечеру судно наткнулось на ледяной остров и семь часов его обходило. Затем «Арктика» пробила через несколько рядов торосов и утром 19 августа пересекла 88° с. ш. Далее к югу количество тяжёлых льдов стало постепенно уменьшаться – соответственно возросла скорость. За 85° с. ш. тяжёлые льды кончились, и ледокол вступил в район битого льда, заполняющего промежутки между ледяными полями. Утром 21 августа, у 79°48' с. ш., «Арктика» вышла на чистую воду и взяла курс на Мурманск, прибыв туда вечером следующего дня. На весь путь длиной 3852 мили ледокол затратил 13 суток, около трети этого расстояния он шёл в сплоченных льдах, ведомый вертолёт. В общей сложности за 10 лётных дней Ми-2 налетал 64 ч, и благодаря его использованию ледокол пришёл к месту назначения за 176 часов вместо 378 расчётных.

За образцовое выполнение задания в числе других были удостоены государственных наград авиаторы Мурманского авиаотряда – В. Е. Петров, Е. Н. Миронов, С. П. Кузнецов, А. С. Олейник.

Тем не менее, несмотря на успех экспедиции, авиаспециалисты отмечали, что Ми-2 не подходит для ледовой разведки: недостаточная энерговооружённость усложняла работу при почти неизбежном при

полётах над водами полярных морей обледенении, а необходимость брать максимальный запас керосина для увеличения продолжительности полёта вынуждала сокращать состав специального оборудования.

15 декабря 1977 г. при выполнении ледовой разведки в восточном секторе Арктики на самолёте Ан-24 с аппаратурой «Торос» В. И. Шильниковым в точке с координатами 74°10' с. ш., 178°00' з. д. снова был найден ледяной остров. Было принято решение открыть на нём новую дрейфующую станцию «СП-24».



Прогрев салона Ил-14 перед посадкой пассажиров.

В начале работы следующей ВВЭ «Север-30», 8-9 марта 1978 г. из Черского была организована специальная ледовая разведка на самолёте Ил-14 для повторного обнаружения этого острова, который через несколько дней нашли и детально осмотрели. С 15 декабря 1977 г. он продрейфовал на запад-северо-запад 320 км со средней скоростью 3,85 км/сут.

После организации дозаправочной базы на о. Четырёхстолбовой 16 марта из Черского на ледяной остров отправились два вертолёт Ми-8 со встроенными дополнительными топливными баками. Через час из Черского вылетел Ил-14 для наведения вертолётов на ледяной остров. Но из-за плохой погоды в районе поиска обнаружить ледяной остров не удалось. Самолёт вернулся в Черский, а вертолёты ночевали на льду. На следующий день погода улучшилась, и самолёт без труда обнаружил остров и навёл на него вертолёты, с которых в выбранном месте выгрузили людей и грузы.

Поверхность острова оказалась очень изрезанной, и построить ВПП на нём было невозможно. Только в конце четвёртых суток было найдено место для строительства полосы на припае острова. 21 марта ВПП на этом месте была готова для приёма самолётов Ил-14. На следующий день был выполнен первый рейс Ил-14 по доставке грузов на станцию. Затем двумя экипажами при благоприятных метеоусловиях и нормальном состоянии ВПП (которая разламывалась трижды) сюда

ежедневно выполнялось не менее 4 рейсов, которыми доставлялось около 6,5 т стационарных грузов. Отдельным рейсом вертолёт Ми-6 на «СП-24» был доставлен трактор. Всего на «СП-24» было выполнено 63 рейса самолётами Ил-14, которыми доставлено: продовольствия – 11 т, лагерного имущества – 35 т, научного оборудования – 8 т, пиломатериалов – 6 т, ГСМ – 37 т, а также 27 полярников.

В начале мая 1978 г. построенная временно на припаяе часть станции была перебазирована на ледяной остров, где был организован и построен основной лагерь, развернуты метеорологические и астрономические наблюдения. Исследования ледяного покрова и океанологические наблюдения были организованы на научном филиале станции, расположенном в полукилометре от основного лагеря на многолетнем льду.

20 июня к «СП-24» подошёл атомный ледокол «Сибирь», только что завершивший экспериментальную раннюю проводку д/э «Капитан Мышевский» высокоширотной трассой^[40]. Стоянка в 3 км от лагеря и разгрузка продолжались трое суток. Всего было выгружено 474 т, а 23 июня состоялся митинг по случаю официального открытия дрейфующей станции «Северный полюс-24» и подъём флага СССР.

В конце июля с помощью техники, доставленной атомоходом «Сибирь», было начато строительство ВПП размером 1600 x 65 м для обеспечения осеннего завоза, которое продолжалось до конца октября.

Основной особенностью работы «прыгающих» отрядов в 1978 г. было то, что они проводились исключительно на самолётах Ан-2 на лыжном шасси. Ли-2 полностью отработали свой ресурс и ремонту не подлежали, а новые такие машины наша промышленность перестала выпускать.

Учитывая положительный опыт экспедиции «Север-29», было принято решение выполнять съёмку двумя лётными группами по три самолёта в каждой, два из которых должны постоянно работать в паре, а третий – выполнять роль бензовоза, обеспечивающего увеличение радиуса действия основной группы на 150–200 км.

В отрядах работали шесть экипажей самолётов Ан-2. Три экипажа были представлены лётчиками КИОАО (командиры А. Б. Мазлов, В. Д. Полевой, Е. В. Липницкий), два экипажа – ОАЭ аэропорта Тикси (командиры В. Смелков, В. Е. Пехтерев) и один – из ОАЭ аэропорта Чокурдах (командир С. Д. Зиновьев), причём в трёх экипажах работало по одному опытному специалисту из 248-го отряда. Кроме того, в ряде полётов непосредственное участие принимали заместитель командира КИОАО Л. А. Вепрев и командир эскадрильи Ан-2 В. В. Пестов.

16 июля 1978 г. станция «СП-23» прошла в 7 км от географической точки Северного полюса, затем её стало сносить в Гренландское море. 17 ноября 1978 г. в координатах 87°39' с. ш., 22°31' в. д. дрейфующая станция «Северный полюс-23» была закрыта. Все работы по

транспортировке грузов со станции выполнялись двумя самолётами Ил-14 КИОАО с базированием на о. Среднем.

Осенью 1978 г. хорошее состояние ВПП возле «СП-22» позволило производить полёты на эту станцию самолётам Ан-12, а на станции «СП-24» из-за малых размеров ВПП могли работать только Ил-14. Доставка грузов из Ленинграда производилась самолётами Ан-24 и Ан-26. Работы осеннего этапа экспедиции «Север-30» закончились в конце декабря выполнением новогодних рейсов на эти станции.

Задачи очередной ВВЭ «Север-31» весной 1979 г. мало отличались от задач предыдущих экспедиций. Океанографическая съёмка Арктического бассейна и морей Сибирского шельфа была выполнена двумя лётными группами на шести самолётах Ан-2 (по три в каждой группе), которые выполняли посадки на удалении до 450 км от берега, а до 200 км работали вертолёты.



Дальний противолодочный самолёт Ту-142.

Комплексные гидрометеорологические наблюдения проводились в 205 точках. 13 апреля во время работы во льдах Печорского моря самолёт Ан-2 «СССР-40595» при посадке в конце пробега попал в припорошенную полынь и стал медленно тонуть. Экипаж успел покинуть самолёт, и через три часа другим бортом его вывезли в Амдерму.

В это время самолёты Ил-14 и Ан-12 проводили очередной завоз грузов на дрейфующие станции «СП-22» и «СП-24». Вывоз в Ленинград личного состава дрейфующей станции «СП-24» и экспедиции, их научного оборудования осуществлялся в основном самолётами Ан-24 и Ан-26. Часть участников экспедиции была отправлена рейсовыми самолётами Ил-18. На таком же самолёте, выполнявшем спецрейс по маршруту Ленинград – «СП-22» – Ленинград, была произведена смена персонала на «СП-22».

В мае того же года лётчики Полярной авиации помогли успешно осуществить несколько полётов противолодочных самолётов Ту-142 в район Северного полюса. Позже генерал-полковник В. Г. Дейнека рассказывал корреспонденту газеты «Комсомольская Правда»: «В

апреле 1979 года меня вызвал командующий авиацией Северного флота генерал-лейтенант Ручков и поставил задачу: осуществить поиск полярной экспедиции, установить с лыжниками связь. «Фактом своего появления над ними ты окажешь ребятам моральную поддержку», – завершил генерал.

Прежде ни я, ни кто-нибудь другой в полку на полюс не летал. Из Москвы, из штаба, к нам прибыл главный штурман военно-морской авиации и прямо сказал: задание поступило со Старой площади, то есть из ЦК, так что оплошать мы ну никак не должны. Я решил идти сам, а ведомым определил экипаж майора Маракулина.

Первый полёт состоялся 18 мая, мы его специально совместили с плановым парашютным сбросом, который осуществлял Ил-14 из Якутии. Полярные лётчики на «Иле» вывели нас по радио в нужный район. А там солнце яркое слепит, гряды торосов, как шрамы, исполосовали океан, ничего за ними не рассмотреть. Тогда принимаю решение: Маракулина оставить наверху на высоте 1000 метров, а сам опускаюсь до 200 метров и начинаю поиск. Лётчик с «Ила», когда меня увидел, обалдел совершенно: «Ты только близко не подходи, а то мою машину сдуешь, как пылинку». И вот я прохожу прямо над красной палаткой. Дима Шпаро мне потом рассказывал, что ребята перепугались. Такой огромный самолёт над ними промчался, аж льды заколыхались. Мы переговорили по УКВ-связи с участниками экспедиции, спросили, что им сбросить, когда придём в следующий раз. «Нам ничего не нужно, – ответили лыжники. – Приятно, что вы над нами, большое вам спасибо за заботу». Спустя 10 часов 57 минут мы вернулись на аэродром.

Второй вылет состоялся через четыре дня, когда до полюса им оставалось чуть больше ста километров. Мы также находились в небе почти 11 часов: нашли лагерь, сбросили ребятам посылочку (контейнер лёг прямо рядом с палаточкой – вот как сработал штурман Бессонов, отвечавший вообще-то за бомбометание), потом прошли по курсу экспедиции до полюса, чтобы посмотреть ледовую обстановку, вернулись и по радио рассказали ребятам о том, что видели.

Третий полет был уже на полюс, 31 мая, когда экспедиция находилась на Северном полюсе».



Лётный состав Красноярского УГА на фоне Ан-12Б «СССР- 12963» незадолго до его катастрофы.

В ночь на 24 августа 1979 г. в 18 км Енисейска произошла катастрофа Ан-12Б «СССР-12963» 329-го лётного отряда Красноярского УГА. Через 2 часа 18 минут после взлёта во время крейсерского полёта на высоте 7800 м из-за попавшей в топливо воды заглохли все четыре двигателя. Самолёт упал в тайгу. Погибли все 6 членов экипажа и 5 из 10 пассажиров.

Осенью 1979 г. ВВЭ «Север-31» обеспечивала снабжение дрейфующих станций «СП-22» и «СП-24». В основном на станции было доставлено продовольствие, новое оборудование и расходные материалы. На «СП-22» работали самолёты Ан-12, которые привезли на станцию 100 т необходимых грузов. На «СП-24» летали самолёты Ил-14.

27 ноября 1979 г., во время дрейфа третьей смены на «СП-24», в координатах 83°46,8' с. ш., 131°14,8' в. д. полярники наблюдали необычное явление. Над станцией с интервалом в две минуты прошли два необычных тела, которых отнесли к категории движущихся локальных светящихся объектов. Движение первого объекта сопровождалось зеленоватыми светящимися всполохами вокруг него, второй имел ореол в виде концентрических колец. При этом нарушений радиосвязи не было и звуки при полёте отсутствовали. Начальник станции о явлении сразу доложил радиogramмой в Госкомгидромет и в АНИИ.

В марте 1980 г. работу со станциями и научные исследования в Арктике продолжила ВВЭ «Север-32». В её задачи входило, в частности, выполнение научных программ, связанных с обеспечением круглогодичной навигации на высокоширотных трассах. Но два экспедиционных океанографических «прыгающих» отряда имели в распоряжении только по два самолёта Ан-2 на лыжах (Ан-2 с увеличенными запасами топлива не было), что уменьшало рабочий радиус полётов до 400 км.

13 апреля при посадке на дрейфующий лёд в Карском море у ведомого самолёта Ан-2 «СССР-62479» подломилось шасси. Вторым Ан-2 научная группа и экипаж были перевезены со льда на Диксон. Прибывшая затем комиссия сняла с аварийного самолёта всё оборудование и оставила машину для последующей транспортировки с помощью вертолёта Ми-6. Но этот Ан-2 больше найти не удалось, вероятно, он затонул.

Осенью экспедиция «Север-32» с помощью самолёта Ан-12 провела закрытие и эвакуацию дрейфующей станции «СП-24» с доставкой оборудования и лагерного снаряжения с неё на «СП-22», а также материально-техническое обеспечение самой «СП-22». В этой работе принимали участие самолёты Ил-14 и Ан-26 Колымо-Индибирского ОАО,

а также Ан-12 Якутского ОАО. Тогда же грузовой гигант Ил-76 (командир В. Т. Яцуненко) начал регулярные рейсы в арктическом небе, совершив полёт из Красноярска на о. Средний.

Официально дрейфующая станция «СП-24» была закрыта 19 ноября 1980 г. в координатах: 86°03' с. ш., 29°40' в. д.

1981 г. начался для Полярной авиации с ещё одной потери. 12 февраля Ил-14Т «СССР-04188» Мячковского ОАО совершал спецрейс по маршруту Москва – Воркута – Диксон – Средний – о. Хейса (ЗФИ). На борту находились семь учёных и аппаратура Обнинского МетеоНИИ.

На ВПП о. Хейса самолёт заходил на посадку в условиях полярных сумерек. В процессе снижения командир потерял из виду посадочные огни, а затем за них принял мачтовые огни ледокола «Красин». Самолёт приземлился левее оси ВПП на 32 м, в отвал от роторной снегоуборочной машины. Носовая стойка шасси сломалась. Расположенные в салоне дополнительные топливные баки оторвались, в результате чего погибли два пассажира и была повреждена пилотская кабина. Пять членов экипажа и четыре пассажира получили ранения.

Весной 1981 г. в океане оставалась лишь одна станция на дрейфующем ледяном острове – «СП-22», которая приблизительно через год должна была быть эвакуирована в случае направления её дрейфа в пролив Фрама, в Гренландское море, что было наиболее вероятно. Поэтому первоочередной задачей следующей ВВЭ «Север-33» было поиск в районе к северу и северо-северо-западу от о. Врангеля подходящего ледяного поля для организации станции «СП-25».

Ледовую разведку на Ил-14 (командир Л. А. Вепрев) вели ледовый разведчик И. П. Романов и начальник ВВЭ «Север-33» С. А. Кессель. 29 марта в координатах 74°45' с. ш., 176° в. д. они обнаружили паковое ледяное поле размерами 6 x 10 км, пригодное для организации на нём дрейфующей станции. На следующий день был сделан вылет для точного определения места высадки первой группы, и тогда же был найден припай для создания ВПП для Ил-14.



Посадка Ил-14 на ВПП о. Хейса. На заднем плане потерпевший катастрофу Ил-14 «СССР-04188».

Из-за непогоды и ряда организационных трудностей два Ан-2 с первой группой полярников сели на вновь найденную льдину в точке с координатами 74°10' с. ш., 173°02' в. д. только 8 апреля. Дозаправка самолётов при полётах туда и обратно осуществлялась на дрейфующем льду с помощью третьего Ан-2 – топливозаправщика. Часть оборудования, лагерного снаряжения и ГСМ была сброшена с самолёта Ил-14. 17 апреля вертолёт Ми-8 из Черского с промежуточными дозаправками в район организации «СП-25» был доставлен небольшой трактор «Болгарец» с бульдозерным ножом, с помощью которого удалось на новом месте оперативно подготовить ВПП для приёма самолётов Ил-14.



Вертолёт над НЭС «Михаил Сомов». 1978 г.

С 18 апреля начались регулярные полёты из Черского на льдину. За сутки, как правило, выполнялось 4–5 рейсов. Всего было выполнено 78 рейсов. 22 апреля из Певека вертолёт Ми-6 был доставлен трактор ДТ-75, с помощью которого сразу же началась перевозка грузов с припая на паковую льдину на расстояние около 1 км.

«СП-25» была торжественно открыта 16 мая 1981 г.

Ещё одной важной задачей экспедиции «Север-33» было совместное с КИОАО участие в строительстве ледовой ВПП в северо-восточной лагуне о. Жохова – единственном месте, где можно создать ВПП и поддерживать её в рабочем состоянии с ноября до июня, принимая по мере утолщения льда все более тяжёлые самолёты.

Осенью экспедиция в основном обеспечивала снабжение дрейфующих станций «СП-22» и «СП-25». В одном из последних вылетов 19 декабря 1982 г. на «СП-25» с Ил-14 сбросили на парашютах пять контейнеров и новогоднюю ёлку.

Весной 1982 г. станция «СП-22» непосредственно приблизилась к району пролива Фрама, поэтому в Госкомгидромете было принято решение закончить работу «СП-22» в период весеннего этапа экспедиции «Север-34» и провести эвакуацию людей и оборудования. ВПП для эвакуации станции была подготовлена 14 марта, а регулярные полёты самолётов Ан-12 начались 24 марта. График эвакуации был составлен с таким расчётом, чтобы всегда имелись грузы на два-три рейса Ан-12. Постепенно, по мере высвобождения, отправлялись на материк и сотрудники станции.

Во время работ по демонтажу оборудования в гости к советским полярникам дважды прилетали американцы, которые тоже проводили свою экспедицию с тремя сезонными дрейфующими станциями, одна из которых находилась недалеко от Северного полюса, и при авиарейсах к ней из Гренландии американским самолётам приходилось пролетать в районе нашей станции.

8 апреля 1982 г. станцию закрыли её первооткрыватели – лётчик Л. А. Вепрев и гидролог В. В. Лукин – теперь последний её начальник. На следующий день эвакуированные полярники уже прибыли в Ленинград.



Л. И. Васягина. В Полярной авиации с 1962 г. Единственная в мире полярная лётчица – командир воздушного судна. Работала в Колымо-Индигирском авиапредприятии. Более 10 лет участвовала в высокоширотных экспедициях, обслуживала станции «Северный полюс». Погибла в результате несчастного случая в 1996 г.

За 8,5 лет работы станции в Северном Ледовитом океане её аэродромы приняли 1491 самолёт, а также вертолёты Ми-4 и Ми-8. Всего на льдине побывало 873 человека, не считая экспедиций «Север-77» – «Север-80» со среднегодовой численностью 300 человек.

Весной 1982 г. экспедицией «Север-34» также был выполнен большой объём научных исследований. Океанографические исследования проводились двумя отрядами по три самолёта Ан-2 в каждом. Их полёты начинались с береговых аэродромов на мысе Шмидта, мысе Челюскин, в Певеке, Черском, Чокурдахе, Тикси, Косистом, Среднем, Диксоне и Амдерме.

11 апреля 1982 г. к северо-востоку от о. Врангеля при посадке на тонкий лёд провалился и завис на плоскостях самолёт Ан-2 восточной океанографической группы. Люди, материалы наблюдений и приборы не пострадали и были сняты со льда вторым бортом, но самолёт пришлось взорвать. Это существенно затормозило выполнение работ, так как заменить его было нечем.

К сожалению, той весной в Полярной авиации произошло и трагическое событие. Ночью 15 марта в палатке на дрейфующей к северо-востоку от Берингова пролива льдине из-за взрыва газа в горелке погибли командир сводного авиаотряда В. И. Филиппов и радиотехник В. Ганин.

После эвакуации в апреле 1982 г. дрейфующей станции «СП-22» в Арктическом бассейне осталась работать только одна «СП-25». Как и осенью 1981 г., на льдине станции и вблизи неё построить ВПП оказалось невозможным. Поэтому для обеспечения полярников было решено использовать десантирование грузов на парашютах.

27 сентября в рамках проведения стратегических учений армии и флота «Щит-82» из Тарту под Ленинград прибыли два военных самолёта Ил-76МД из 196-го ВТАП. Взяв на борт две платформы П-7 с 4 т груза на каждой, они 1 октября перелетели в Хатангу. Сами работы по подготовке и сбросу груза выполняли сотрудники специально созданной группы «Экспарк» («Экспедиция парашютная арктическая») под руководством известного парашютиста А. З. Сидоренко – участника многих уникальных парашютных экспедиций, в том числе и десантирования на пик Ленина в 1967 г.

2 октября оба тяжелогружёных Ил-76МД (командиры подполковник Н. П. Блинов и майор В. А. Бородин) вылетели из Хатанги на «СП-25» и с высоты 600 м при скорости 320 км/ч успешно произвели сбросы. Осенний завоз грузов сюда был выполнен полностью. Но так как после десантирования платформы вывезти обратно было невозможно, их пришлось затопить при закрытии станции. Поэтому такой способ доставки грузов имел довольно высокую стоимость.

19 декабря с Ил-14 на «СП-25» был выполнен обычный парашютный сброс новогодних грузов и почты.

Осенью также проводился завоз грузов на о. Жохова. Из Тикси туда летал Ил-14 «СССР-61786» с двумя экипажами (командиры Ю. Барынкин и М. В. Щепилов), из Черского – Ил-14 «СССР-04199» (командиры В. И. Лысаков и единственная в мире полярная лётчица – командир корабля Л. И. Васягина).

В 1983 г. ВВЭ «Север-35» продолжила океанографические работы в арктических морях, обеспечивала деятельность станции «СП-25» и организацию новой дрейфующей станции «СП-26».

1 марта 1983 г. из аэропорта Черского на ледовую авиа-разведку льдины, пригодной для создания на ней новой дрейфующей станции, вылетел самолёт Ил-14 КИОАО (командир Л. А. Вепрев). На борту находились ледовые разведчики В. И. Шильников и И. М. Ягубов, а также специалисты, проводившие испытания прибора дистанционного определения толщины льда «Аквамарин». Но долгое время ничего подходящего найти не удавалось, к тому же погода часто вносила в полёты свои коррективы. Только 20 марта подходящая льдина была найдена.



Взлётно-посадочная полоса аэродрома Амдермы.

22 марта с о. Жохова на неё вылетели пять самолётов Ан-2 с группой первой высадки. Два самолёта, дозаправив в промежуточной точке в море три остальных, вернулись обратно на остров. Через час после «Аннушек» с о. Жохова вылетел Ил-14, чтобы навести их на нужную льдину. Затем начался завоз грузов самолётами Ил-14 и Ан-12. Станция была открыта 21 мая 1983 г. в координатах 78°30' с. ш., 174°46' в. д.

Лето 1983 г. выдалось аномально тёплым, и вдоль северного побережья образовалась широкая полоса чистой воды, куда устремились, выполняя задачи Северного завоза, шесть караванов судов. Но в конце августа подули устойчивые северо-западные ветры, которые начали смещать Айонский ледяной массив в северной части Восточно-Сибирского моря от полюса к берегу. Льды блокировали пролив Лонга, подходы к мысу Шмидта и о. Айон. Трасса Севморпути была перекрыта льдами этого массива от банки Милькера до Колюченской губы. В ледовом плену оказалось 57 судов, включая несколько ледоколов.

В начале октября положение значительно ухудшилось. Торошение льда достигало такого уровня, что они поднимались выше фальшборта заблокированных судов. 8 октября на теплоходе «Нина Сагайдак»

произошла деформация левого борта с образованием трещин. В машинное отделение стала поступать вода, встали помпы. Когда крен достиг 30°, стало ясно, что теплоход обречён. Вот тут-то и включились в работу палубные вертолёты Ми-2 ледоколов, которые успели эвакуировать всю команду судна.

Затем в аналогичное положение попало судно этого же типа – «Коля Мяготин». Он также получил крен до 30°. Были заклинены винт и руль. Ледоколы «Ермак» и «Капитан Хлебников» вертолётами сняли весь экипаж. Но, к счастью, пробоина у него образовалась только в первом трюме. Водоотливные средства были исправны и успевали откачивать воду. Когда ледоколы обкололи его по периметру, он встал на ровный киль, и вся команда вернулась на судно. С «Ермака» вертолётами доставили 7 т песка и 7 т цемента – сама по себе отнюдь не простая операция – и завели пластырь. «Колю Мяготина» удалось спасти.



Спасательный вертолёт возле тонущего теплохода «Нина Сагайдак». 1983 г.

Для того чтобы выволить из ледового плена суда с грузом Северного завоза, на восток срочным порядком были направлены атомные ледоколы «Арктика» (с 1982 года по 1986 год – «Леонид Брежнев») и «Сибирь», а также дизель-электрический ледокол «Красин» класса «Ермак». В Западном районе Арктики к операции был подключён атомный ледокол «Ленин».



Вертолётная площадка Диксона.

С помощью бортовых вертолётов постоянно велась тактическая ледовая разведка, которую проводил опытный гидролог В. М. Лосев. Стратегическая самолётная разведка осуществлялась из Певека. Карты ледяных полей с вымпелами сбрасывались на ледоколы.

Из Ленинграда был вызван опытный специалист ледовой разведки В. И. Шильников. Прямо с рейсового самолёта он явился в штаб и после совещания сразу же снова отправился в аэропорт, где его уже ждал Ил-14.

По 10–12 часов в день Ил-14 кружил надо льдами и застрявшими в них судами. Через несколько дней Шильников всё-таки предложил штабу необычный вариант выхода из ситуации. Он рекомендовал проводить караваны севернее, чуть ли не под самым островом Врангеля, куда идти боялись даже мощные ледоколы. Все считали, что лёд там мощнее, да и в такой обстановке крюк делать никому не хотелось, но именно возле острова Врангеля Шильников нашёл узкий проход. Выбора не было, и штабу ничего не оставалось, как рискнуть и послушать ледового разведчика. Этот путь моряки сразу же окрестили «Дорогой жизни».

Операция по выводу судов из ледового плена началась 18 ноября. Первыми освободили ледоколы, которые «Арктике» пришлось выкалывать из льда. Те, в свою очередь, провели по найденной трассе грузовые суда. Спасательная операция успешно завершилась 4 декабря 1983 г.

В это же время авиацией проводилась ещё одна экстренная операция – по снабжению станции «СП-25», так как осенью на её паковой льдине ВПП сделать опять не удалось, а удалённость этой станции от береговых баз не позволяла провести её снабжение самолётами Ан-2 или вертолётами. Поэтому было решено в начале декабря выполнить парашютное десантирование 5 тонн самых необходимых грузов самолётом ГосНИИ ГА Ил-76ТД. Командиром экипажа был назначен лётчик-испытатель М. С. Кузнецов, вторым пилотом стал заместитель начальника управления лётной службы МГА СССР Ж. К. Шишкин, штурманом – И. Абдулаев.

На подготовку воздушной экспедиции отводилось четыре дня. Затем экипаж перелетел в Ленинград, где предстояло снарядить парашютно-грузовые системы с десятью тонна-ми грузов для «СП-25». Спустя три дня самолёт перелетел в Магадан, и экипаж приступил к тренировкам по сбросу грузов с предельно малых высот. На тренировки в Магадане ушло два дня, после чего – вылет в Певек. Над Чаунской губой экипаж в условиях полярной ночи на предельно малой высоте отрабатывал полёт с включёнными для освещения льдины фарами.

Затем последовал собственно перелёт к терпящей бедствие дрейфующей станции, единственным ориентиром в котором была «СП-26». При подходе к конечной цели маршрута выяснилось, что льдина оказалась гораздо меньших размеров. Кроме того, дым от зажжённых полярниками костров указывал, что ветер дует не вдоль, а поперек льдины. Это усложняло задачу – на каждый заход для сброса груза теперь отводилось всего три-четыре секунды.

Сброс грузов на парашютах выполнялся с высоты 150 м, а без парашютов – с 50 м при скорости полёта 260 км/ч. За шесть заходов было сброшено пять тонн продовольствия, научно-технического снаряжения, посылок и две новогодние ёлки. Весь груз лёг точно в цель.

10 декабря 1983 г. Ил-76ТД впервые пролетел над Северным полюсом. В ходе этого полёта было проверено радионавигационное оборудование, установленное на самолёте, т. к. ранее его испытывали лишь до 81° с. ш.

Грузы для станции «СП-26» из Ленинграда до Черского доставляли самолёты Ан-26, а затем Ил-14 КИОАО. Всего на «СП-26» выполнено 83 рейса самолётами Ил-14.



Легендарные машины Полярной авиации на постаментах в Салехарде.

Весной 1984 г., перед самым вылетом из Ленинграда в Арктику экспедиции «Север-36», первоочередной её задачей стало закрытие и эвакуация дрейфующей станции «СП-25», неожиданно далеко ушедшей от наших береговых баз – расстояние от станции до ближайшего аэродрома на о. Жохова составляло уже более полутора тысяч километров. Станция неумолимо приближалась к экономической зоне Канады. К тому же на льдине «СП-25» из-за её небольших размеров, неровной поверхности и отсутствия бульдозера зимовщики смогли подготовить взлётно-посадочную полосу только для самолётов Ан-2 на лыжных шасси. Поэтому первоочередным делом для авиаторов ВВЭ стал поиск вблизи станции молодого ровного ледяного поля и подготовка там в сжатые сроки вручную ВПП для приёма самолётов Ил-14.



Ми-6 отправляется на ледовую разведку.

В начале апреля 1984 г. В. И. Шильниковым во время полётов со станции «СП-26» была найдена подходящая льдина. На этот аэродром «подскока» с «СП-25» курсировали Ан-2, а уже отсюда людей и грузы на Ил-14 переправляли на о. Жохова, где проходила смена экипажей.

Эвакуация «СП» продолжалась с 4 по 22 апреля. Дизельная электростанция и трактор, которые невозможно вывезти со льдины, были законсервированы.

Для получения метеоданных и проведения других исследовательских работ в Центральной Арктике должны действовать одновременно две дрейфующие станции. Но после закрытия «СП-25» в океане осталась бы только одна «СП-26». Поэтому ВВЭ должна была создать на дрейфующих льдах Арктического бассейна ещё и новую, не запланированную на тот год станцию «Северный полюс-27».

Подготовка к этому шла своим ходом, как вдруг со станции «СП-26» сообщили, что им срочно требуется горючее, а льдину раскололо, и Ил-14 сесть не может. Выручить полярников Госкомгидромет попросил экспериментальную парашютную группу «Экспарк-84», которая в это время с переменным успехом отрабатывала десантирование грузов с помощью парашютно-грузовых систем ПГС-500А.

На этот раз сбросы прошли успешно, и вскоре от начальника станции поступила телеграмма: «*Благодарим за помощь. Груз лёг в строго намеченном месте. Желаем удач!..*»

Для станции «СП-27» подходящая льдина была найдена океанологом С. А. Кесселем только в конце апреля в 340 км от о. Жохова. Это был канадский пак размером 5 x 5 км и толщиной 4–6 м, к которому примыкало ровное поле, пригодное для строительства ВПП длиной до 1000 м. Людей и первые грузы сюда доставили Ми-6 Нюрбинского ОАО и Ан-2 Тиксинского ОАО.

В качестве эксперимента в состав экспедиции «Север-36» вошла группа парашютистов с двумя самолётами Ил-76МД из 196-го гв. ВТАП (командиры гв. майоры А. И. Максимов и В. Н. Бородин). 12–13 мая они

произвели сброс на 6 платформах 120 бочек дизтоплива для «СП-26», а 15 мая на льдину будущей «СП-27» были десантированы бульдозер ДТ-75, 12 бочек дизельного топлива и 12 парашютистов из группы «Экспарк-84». Всего было выполнено 22 самолёто-вылета. После этого завоз продолжили Ан-2 и Ми-6. Официальное открытие станции состоялось 2 июня.

Параллельно с работами по созданию новой станции два лётных отряда экспедиции «Север-36» на самолётах Ан-2 выполнили океанографические измерения в 170 точках Арктики, а по маршрутам перелётов обязательно производилась ледовая разведка.



Лётчик-испытатель Заслуженный пилот СССР Ж. К. Шишкин в 1956–1970 гг. работал на самолётах Ли-2, Ил-14, Ил-18 на Чукотке, позже провёл комплекс лётных испытаний по применению самолёта Ил-76 в Арктике и Антарктиде.

Осенний завоз грузов на станции начался со значительным опозданием – только в середине ноября, и вскоре после отлёта со станции «СП-27» первого Ил-14 её ВПП раскололо. Оставался только вариант парашютного сброса.

19 ноября с самолёта Ил-14 «СССР-61788» Колымо-Индибирского ОАО (командир Л. А. Вепрев) на «СП-27» было выполнено десантирование первых восьми мягких контейнеров. Всего же завоз завершился только к середине января 1985 г. На «СП-27» было сброшено с Ил-14 3,5 т грузов, на «СП-26» доставлено 15 человек и завезено 25 т груза. Все работы осеннего этапа были закончены только к середине января 1985 г. А в апреле в 56 км от «СП-27» пришлось делать аэродром «подскока», пригодного для приёма самолётов Ил-14. С него грузы на станцию доставлял Ми-8 из КИОАО.

Весной налёт по типам воздушных судов был следующим: Ан-12 – 432 ч, Ан-26 – 812 ч, Ил-14 – 1861 ч, Ан-2 – 1661 ч, Ми-8 – 46 ч. В ноябре-декабре 1985 г. авиационные работы выполнял Колымо-Индибирский авиаотряд. Налёт Ан-26 из Ленинграда в Арктику составил 127 ч.

Общий налёт Ил-14 на дрейфующие станции и о. Жохова составил 438 ч.

В последующие годы завоз грузов осуществлялся в основном самолётами Ил-14 с посадками на ледовые ВПП, а также десантированием с Ил-14 и Ил-76. Принимать Ан-12 не позволяли сильные подвижки льда с торошением.

В 1986 г. ВВЭ «Север-38» вела океанографические, радиофизические и гидрофизические исследования, снабжала в сложных условиях станцию «СП-27», обеспечивала завершение работ дрейфующей станции «СП-26» с последующей её эвакуацией и создавала новую станцию «СП-28», которая официально была открыта 21 мая 1986 г. в координатах 80°40' с. ш., 168°29' в. д. на паковом поле размером 2,5 x 2 км. Завоз сюда осуществлялся самолётами Ил-14 с о. Жохова через аэродром «подскока», отстоящий от льдины станции на 30 км. На станцию грузы перевозились вертолётom Ми-8. Весной 1986 г. на станцию было доставлено порядка 330 т грузов. Всего же весной было перевезено около 1300 т.

14 и 16 марта 1986 г. на укороченную взлётно-посадочную полосу станции «СП-27» садился новый реактивный самолёт Ан-74 (командир С. А. Горбик), незапланированно прошедший испытания в Арктике и за два рейса забравший группу получивших обморожения спортсменов-лыжников под руководством Д. И. Шпаро. Это была вынужденная мера, так как на 600-метровый уцелевший после разлома льдины под ВПП участок Ил-14 и Ан-26 сесть не могли, а вертолёты и Ан-2 были просто не способны преодолеть 1650-километровый путь до лагеря. В то время кроме Ан-74 такую задачу не мог выполнить ни один самолёт.

Дрейфующая станция «Северный полюс-26», испытывавшая в начале 1986 г. большие трудности в снабжении, была закрыта 9 апреля 1986 г. в координатах: 82°46' с. ш., 170°31' з. д.

На «СП-27» в конце мая через ВПП прошла трещина, от полосы осталось 420 м, и полёты Ил-14 прекратились. Снабжение осуществляли только Ан-2, а затем – с привлечением парашютных экспедиций «Экспарк-86» и «Экспарк-87» на самолётах Ил-76МД 196-го ВТАП. С помощью таких сбросов и максимальной экономии жизнь станции удалось продлить до мая 1987 г. Она была закрыта с помощью атомного ледокола «Сибирь» 20 мая 1987 г. в координатах 86°28' с. ш., 09°02' з. д. На судно погрузили всё оборудование и имущество, необходимое для вновь организуемой станции «СП-29».

Во время эвакуации полярной станции самолёт Ил-24Н и вертолёт Ми-8 произвели ледовую разведку в направлении к Северному полюсу, до которого оставалось всего 212 миль. Авиаразведка показала: чтобы достичь полюса, понадобится менее недели. 25 мая ледокол «Сибирь» под проводкой вертолётa вышел в географическую точку Северного полюса. В истории арктического мореплавания это было второе

надводное судно, которое в активном плавании достигло вершины планеты.

Затем ледокол взял курс на Диксон, где полярники пересели на Ан-26, который доставил их в Ленинград, а ледокол 4 июня ушёл через пролив Вилькицкого в море Лаптевых. По снимкам со спутника там была выбрана льдина для «СП-29», на которую с Ан-26 сбросили радиобуй, чтобы судну было легче её обнаружить.



Загрузка продовольствия и оборудования для дрейфующей станции «СП-26». 1986 г.

«Но, как всегда, вмешалась природа, – вспоминал командир бортового вертолёта Ми-2 Н. В. Моргун. – Видимость в районе оказалась не больше пары кабельтовых – с находившейся на корме вертолётной площадки совершенно не было видно нос корабля, а для того, чтобы не промахнуться, надо было взлететь повыше и запеленговать радиобуй, который постоянно выдавал морзянкой две буквы «ММ». Ко всему добавилось сильнейшее обледенение. Вот и думай, командир, как взлететь, а ещё больше – как сесть. Конечно, моряки могут найти эту льдину и сами, немного побродив по ледовым полям, но это будет не так просто, принесёт много нехороших мыслей в нашу сторону. С гидрологом разрабатываем порядок действий, схему взлёта, маршрут полёта, всё тщательно просчитываем, расписываем схему захода на посадку. Принимаю решение лететь. Взлетаем. Увеличиваю поступательную скорость в сторону проделанного ледоколом канала, так, как это всегда происходит с просадкой, а там нет торосов, и перехожу в набор. Интенсивно обледеневаем, но на высоте 600 м выскакиваем над облаками. Можно перевести дыхание. Набираем 1000 м и пеленгуем радиобуй, идём к нему. Над радиобуем снижаемся до тех пор, пока не попадаем в зону захвата ледокольного локатора. Дело в том, что он предназначен для обнаружения кораблей, и захват происходит на относительно небольшой высоте, вот и пришлось снова нырять в плохую погоду. Когда моряки определились с пеленгом и расстоянием, мы получили «добро» на возврат. Набираем высоту и над

облаками выходим на привод ледокола. Снижаемся до 60 м (самая высокая точка ледокола – 50 м надо льдом), но чуть дальше от кормы и поперёк курса корабля. Пересекая его курс, движемся 60 с, затем разворачиваюсь на 180°, продолжаю снижение до 5 м и следую до визуального обнаружения тёмной полосы – это канал прошедшего ледокола. Зависаю над ним, поворачиваю в сторону, где должен быть корабль, и перемещаюсь на скорости 20 км/ч. Из тумана вырисовывается огромная, такая родная корма «Сибири». Набор высоты до уровня площадки, посадка. Мы дома! Вышли из вертолёта, а прикурить не могу – руки не слушаются...

Когда корабль подошел к льдине, радиобуй уже молчал – разрядился аккумулятор. Но теперь была хорошая погода, и мы его нашли визуально на координатах 80°15' с. ш., 113°27' в. д. Пока шла разгрузка оборудования, нам поступило задание – в кратчайшие сроки выполнить гравиметрическую съёмку. Берем специалистов с приборами, высаживаем в первой точке, взлетаем и уходим от чувствительных приборов, они производят замер, подлетаем, перевозим в другую точку, выполняем то же самое. Всего 64 точки. Работали мы ровно 21 час, отдых – только во время заправки. Затем был крепкий сон в течение суток, что на ледоколе недопустимо – все должны приходить на каждый приём пищи, так контролируется наличие команды: не смыло ли кого с палубы, все ли живы.

Обратный путь ничем особенным не отличался, шла обычная работа. 19 июня прибыли в Мурманск. Позади остались более 40 суток напряжённой работы. Около 140 часов налёта двумя экипажами».

В октябре того же года с помощью д/э «Витус Беринг» под проводкой ледокола «Ермак» была открыта станция «Северный полюс-30». В разгрузке судна участвовал вертолёт Ми-8.

Все проводимые с 1988 по 1991 годы Высокоширотные воздушные экспедиции выполняли похожие задачи, поэтому ниже приведены лишь общие их характеристики. Для желающих более детально ознакомиться работой этих ВВЭ с объёмами и сроками авиаперевозок и участвовавшей в них авиатехники можно порекомендовать книги: Н. А. Корнилов, С. А. Кессель, В. Т. Соколов, А. А. Меркулов «Российские исследования на дрейфующих льдах Арктики», С.-Пб., ААНИИ, 2010 г. и Ю. Б. Константинов, К. И. Грачев «Высокоширотные экспедиции «Север», С.-Пб., Гидрометеиздат, 2000 г.

В 1988 г. ВВЭ «Север-40» продолжила океанографические работы в морях советской Арктики, обеспечивала работу дрейфующих станций «СП-28» и «СП-30» и эвакуацию станции «СП-29». В октябре вертолёт ледокола «Адмирал Макаров» вёл и д/э «Владимир Арсеньев» в открытии новой дрейфующей станции «СП-31» – ледовую разведку и выбор льдины проводили с помощью ледокольного вертолёта.

Самолёты Ан-2 в марте-апреле 1988 г. снабдили ледовые аэродромы всем необходимым для приёма самолёта Ан-74, на котором

осуществлялась авиационная поддержка трансарктической советско-канадской лыжной экспедиции Северная Земля – Северный полюс – о. Элсмира под руководством Дмитрия Шпаро.

В мае 1988 г. полярникам дрейфующих станций «СП-28» и «СП-29», находящихся на большом удалении от материка, с Ил-76ТД за семь рейсов на парашютах было доставлено около 175 т грузов. Сброс производился на лёгких парашютных платформах одновременно в два потока. В октябре-ноябре с самолётов Ил-14 было выполнено пять парашютных сбросов продуктов питания, ГСМ и почты уже на станцию «СП-30». Осенний завоз закончился только в конце января следующего года.



Вертолёт Ми-8 прилетел к оленеводам.

В 1989 г. работа ВВЭ «Север-41» началась 31 марта техническим рейсом Ил-14 на новую станцию «СП-31». 8 апреля 1989 г. на эту станцию на самолёте Ан-12 прибыли 3 сотрудника из киностудии «Леннаучфильм», а на следующий день на самолёте Ан-74 – 6 членов японской киногруппы и несколько прикомандированных. Японцы работали на льдине до 4 мая, проводя уникальные подлёдные съёмки.

24 сентября на станцию на парашютах сбросили 8 платформ ПГС-500 с военно-транспортного самолёта Ан-12. На первой платформе были закреплены 4 бочки с водой для опробования варианта сброса без замков между стабилизирующим и основными парашютами. Сброс выполняли специалисты организованной при Госкомгидромете службы ЦАПЭР (Центр авиапарашютных экспедиционных работ) «Полюс» под руководством П. И. Задирова. 10-11 декабря на станцию «СП-31» группой ЦАПЭР «Полюс» был осуществлён парашютный сброс с самолёта ГосНИИ ГА Ил-76 14 платформ с 7,5 т продуктов, а на «СП-30»

ещё 15 платформ с 5 т груза. Затем эта же команда выполнила сбросы на 8 стационарных полярных станций.



Время работы дрейфующих станций «СП-2» – «СП-31».

В 1990 г. в ходе ВВЭ «Север-42» самолёты Ан-26 и Ан-12 доставили из Ленинграда в Арктику около 100 т грузов и 98 человек. На «СП-30» было завезено в общей сложности 86 т грузов как с посадкой на лёд, так и десантированием. Самолётом Ил-76 в конце марта было десантировано на платформах ПГС-500 около 70 т грузов. Самолётами Ан-2 КИОАО (командиры В. Л. Резанов и С. В. Якименко) с «СП-31» на «СП-30» доставлено 22 человека и перевезено 16 т грузов, не считая сброшенного с Ил-14 авиатоплива для дозаправки самих Ан-2.



Выгрузка на лёд станции «СП-31» из Ан-74 оборудования японской телекомпании.

В конце года лётчики из КИОАО первыми получили три новых серийных самолёта Ан-74. А вот знаменитых Ил-14 у полярников не стало – КИОАО списал последнюю такую машину.

8 и 9 января 1991 г. были выполнены два рейса Ан-74 из Черского через мыс Шмидта на станцию «СП-31». Один из полётов проходил в сопровождении пары американских истребителей. Использование современных самолётов позволило закончить весеннее снабжение станции уже к 27 апреля. В это время никто не предполагал, что «СП-31» просуществует всего три месяца и станет последней советской станцией в Арктике. 25 июля 1991 г. она была экстренно закрыта в координатах 73°22' с. ш., 162°04' з. д. из-за стремительного разрушения ледяного поля, на котором она располагалась. Эвакуация выполнялась с помощью ледокола «Мурманск» и вертолёт Ми-8 Чаунского ОАО. В грузовых сетках на подвеске удалось переправить на борт судна все научные материалы, приборы, продукты питания и оборудование. Даже два трактора удалось поднять и закрепить на вертолётной площадке.

В начале октября после нескольких разведывательных полётов самолётов Ан-30Д и Ту-134А-3 льдина с остатками «СП-31» была обнаружена. 15 октября к этому месту подошёл ледокол «Ермак» и с помощью вертолёт Ми-8 ЧОАО (командир В. И. Волокитин) снял со льдины остатки десяти домиков и более трёх сотен бочек пустых и с ГСМ, чтобы те не загрязняли окружающую среду.

Всё вывезенное в июле и октябре имущество «СП-31» планировалось использовать на следующий год при открытии очередной станции «Северный полюс-32». Но этому не суждено было сбыться.

Экспедицией «Север-43» в конце марта 1991 г. была эвакуирована станция «СП-30». Из-за её удаленности и отсутствия запасных аэродромов было решено провести эвакуацию самолётом Ан-74 с двумя смешанными экипажами, состоявшими из лётчиков КИОАО, а также лётчиков-испытателей ГосНИИ ГА и ОКБ им. К. О. Антонова (командиры экипажей Ю. И. Клепиков, С. В. Максимов, Х. Р. Сулейманов и Г. А. Ячменёв). Людей и грузы вывозили на о. Жохова. Завершающий 22-й рейс был выполнен 4 апреля.

Затем авиация ещё более месяца обслуживала станцию «СП-31», не ожидая её внезапного закрытия. Одновременно два океанографических отряда, используя два Ан-2 из аэропорта Черский и Ми-8 с Диксона, провели более 60 гидрологических станций в Чукотском, Восточно-Сибирском, Карском морях, Чаунской губе и в море Лаптевых.



Лётчик К. К. Арцеулов в годы Первой мировой войны совершил 210 боевых вылетов. За мужество и отвагу был удостоен пяти орденов. Первым освоил выход из штопора. Летал на 50 типах самолётов и имел свыше 6000 часов налёта. В 1933 г. был арестован и выслан в Архангельск. После освобождения в 1937 г. и реабилитации на военную службу не вернулся. Стал профессиональным художником.

С середины 1991 г. в России были прерваны постоянные круглогодичные наблюдения за состоянием климатической системы в Арктическом бассейне и на акватории арктических морей, непрерывно проводившиеся с 1952 г. К ноябрю 1991 г. из-за отсутствия средств почти все полёты в Арктику из Санкт-Петербурга и по Арктике с грузами осуществлялись попутными бортами других заказчиков авиарейсов.

В конце февраля 1992 г. в АНИИ в режиме строжайшей экономии была организована очередная ВВЭ «Север-44», начальником которой был назначен С. А. Кессель. В составе экспедиции были два океанографических отряда численностью 17 человек. 29 ноября участники экспедиции вернулись в Санкт-Петербург попутным бортом Ан-74.

В 1993 году в составе экспедиции «Север-45» еще работали два океанографических отряда, но уже без дрейфующих станций. Перед Днём Победы пришлось закрыть базу на острове Жохова, а в следующем году и на острове Среднем, где последнюю зимовку находился всего один человек.

В 1994 году Высокоширотная воздушная экспедиция «Север» прекратила свое существование из-за отсутствия финансирования.

События, связанные с распадом СССР и резким сокращением бюджетных возможностей России, поставили вопрос о полном прекращении деятельности России в этих регионах и потере созданной за многие годы усилиями всей страны инфраструктуры. Уникальная сеть российских полярных станций в Арктике пришла в плачевное состояние.

3.8. Ice patrol - ледовая разведка

Для того чтобы суда могли беспрепятственно ходить Северным морским путем, необходимо постоянно изучать характер льдов, установить закономерность их движения и на основе этого определить более лёгкий, близкий и безопасный путь для судов. С этой целью ещё до начала морской навигации самолёты Полярной авиации уходят далеко в арктические моря и, летая по заранее заданным маршрутам, наблюдают за состоянием ледовых полей. Такая разведка ведётся регулярно и на больших площадях, что позволяет иметь общую картину ледовой обстановки по всему Арктическому бассейну. Эту разведку называют авиационной стратегической, и начинается она за один-два месяца до начала морской навигации, а заканчивается через месяц после завершения её.

Когда же выходят на трассу суда, ледовая авиационная разведка проводится уже непосредственно в их интересах. В этом случае протяжённость маршрутов намного меньше, зато данные о состоянии льда отличаются подробной характеристикой и содержат рекомендации капитанам о пути следования. Это тактическая ледовая авиационная разведка.

Там, где ледовая обстановка особенно сложна, самолёты или вертолёты находятся непосредственно в зоне видимости каравана и миля за милю ведут его по разведанному пути до чистой воды или до пункта назначения.

В этой работе лётчикам и морякам помогают сведения наземных и дрейфующих гидрометеостанций, дрейфующих автоматических радиометеостанций, а в последние годы информация со специальных спутников. Весь этот комплекс инструментального и визуального наблюдения за ледовой обстановкой и есть ледовая разведка.

По сути первую ледовую разведку в России провёл в своих полётах над Новой Землёй в 1914 г. поручик Ян Нагурский. В Советском Союзе одним из первых осуществил авиационную ледовую разведку в интересах судов гидрографической экспедиции лётчик Борис Чухновский. Произошло это в августе 1924 г. также возле Новой Земли и в Карском море. Через год такие полёты были проведены для осмотра ледовой обстановки в Горле Белого моря, в 1926 г. – вдоль побережья Чукотского моря, а в 1930 г. Б. Г. Чухновский уже буднично мог записать: *«Вся разведка льдов в Карском, необходимая для проводки 46 торговых судов, была сделана самолётами. В результате – большая экономия угля».*

В тот же год методы ведения ледовой авиаразведки отрабатывал ещё один знаменитый авиатор – К. К. Арцеулов. Но происходило это уже на юге страны, над Азовским морем. Это море, хотя его заслуженно называют тёплым, зимой часто промерзает так, что без ледоколов,

пусть не таких мощных, как в Арктике, навигация здесь становится невозможной.

Позже Константин Арцеулов вспоминал: «Первый полёт для разведки льдов произвёл 25 января 1930 г. Полёты совершались вдоль берегов с удалением на 50 километров в море на высоте от 500 до 2000 метров. Ледовая обстановка наносилась наблюдателем на литографированную карту Азовского моря. Сведения я передавал или по возвращении через радиостанцию порта, или чаще всего сбрасывал на борт ледокола вымпел с картой, так как радио на самолёте тогда не было.

Была попытка погрузить мой «Фоккер» на борт ледокола «Макаров» для большей оперативности и глубины разведки. Предполагалось спускать самолёт на подходящую льдину, но погрузить его не удалось. Из этого мы сделали заключение о необходимости применять для ледовой разведки более лёгкий самолёт, лучше амфибию».

В тот год К. Арцеулов провёл в Мариуполе месяц. За это время он вылетал в море 7 раз, пробыв в воздухе 14 часов.

С 1936 г. ледовые авиаразведки стали эпизодически выполняться по всему Северному морскому пути, а вскоре выполнение ледовой разведки уже стало одной из главных задач Полярной авиации. На неё затрачивали свыше тысячи лётных часов ежегодно. Информацию разведчики передавали после прилёта на аэродром, реже по радио. В случае отсутствия радиосвязи с караваном судов оперативная информация, карта ледовой обстановки и рекомендации относительно курса с вымпелом сбрасывались на борт ведущего караван ледокола.

Во второй половине 1940-х гг. ледовая разведка в полярных широтах считалась делом государственной важности. В интересах флота на Северном морском пути и восточных морях работали несколько авиаотрядов. К проведению летней ледовой авиаразведки вместо гидросамолётов всё чаще привлекались самолёты с большой дальностью полёта и с колёсными шасси, имеющие ряд преимуществ перед морскими. Одновременно в северных регионах развивается сеть сухопутных аэродромов. Постепенно увеличивалось и количество ледовых разведок, которое соответствовало росту грузоперевозок по Северному морскому пути.

Арктическая навигация начинается, как правило, в июле, то есть после завершения весенних этапов высокоширотных экспедиций, поэтому задействованные в них самолёты и экипажи летом сразу подключались к стратегической ледовой разведке, а также к проводке караванов и отдельных судов.

Современные формы ледовой разведки окончательно сложились, когда наша промышленность приступила к серийному выпуску самолёта Ил-14. В варианте ледового разведчика его оборудовали самыми современными навигационными приборами, позволяющими

выполнять многочасовые полёты в сложных метеорологических условиях Арктики.

В 1950-е гг. в ледовой авиаразведке стали применяться различные способы аэрофотосъёмки, важными достоинствами которой являются высокая разрешающая способность, объективность и однозначность получаемых сведений. Аэро-фотосъёмщики на базе самолёта Ил-14 получили дополнительную идентификацию ФК и ФКМ. Это были первые в Советском Союзе специализированные самолёты такого назначения, оснащённые совершенной аэрофотоаппаратурой и специальным пилотажно-навигационным оборудованием. Самолёты имели по три аэрофотоаппарата, которые управлялись двумя операторами. В фюзеляже самолётов были сделаны фотолюки, а на потолке кабины установлен монорельс с лебедкой для подъёма аэрофотоаппаратов. Продолжительность полёта самолётов этого типа была увеличена установкой дополнительных топливных баков. Однако зависимость аэрофотосъёмки от условий освещённости и длительность процесса обработки материалов сильно ограничивали её применение в Арктике.

Ситуация изменилась, когда в арктические навигации 1958-1959 гг. одновременно в Западном и Восточном районах Арктики непосредственно с борта самолёта были проведены первые экспериментальные факсимильные передачи карт ледовой разведки в адрес ледоколов и штабов морских операций. С тех пор все самолёты ледовой разведки стали оборудоваться фотопередающей аппаратурой.

В первой половине 1955 г. в Полярную авиацию стали поступать вертолёт Ми-1, которые сразу хорошо зарекомендовали себя для доставки геологических партий в труднодоступные районы Крайнего Севера, а также в ледовой разведке. 24 июня 1955 г. **впервые в истории освоения Арктики с палубы ледокола «Ермак» на ледовую разведку поднялся вертолёт Ми-1** (лётчик В. П. Колошенко). Вскоре для размещения вертолёт на большинстве больших ледоколов были оборудованы специальные площадки.

С 1956 г. в период навигаций на ледоколах начинают базироваться вертолёт Ка-15, Ми-2 и Ми-4, которые выполняли оперативную разведку на небольших расстояниях. Уже первые рейсы показали, что при помощи вертолёт скорость проводки возросла от двух до пяти раз. С тех пор винтокрылые машины получили постоянную прописку на крупных арктических судах. Так, в навигацию 1965 года на борту ледоколов, осуществлявших проводку судов по Северному морскому пути, в том числе и на атомоходе «Ленин», базировалось до пяти вертолёт.



С появлением вертолётов даже устаревшие ледоколы были оборудованы площадками для винтокрылых разведчиков.

Взлёты и посадки на небольшие вертолётные площадки требовали от пилотов большого мастерства и мужества. По воспоминаниям командира Ми-2 и Ми-4 Мурманского объединённого авиаотряда Н. В. Моргуна «при посадке на движущееся судно машина ведёт себя очень своеобразно – ведь вертолётная площадка находится за высокими надстройками судна, которые создают очень большие завихрения. Чем выше скорость корабля, тем больше возмущение потока, и вертолёт удерживать очень проблематично. При движении в тяжёлых льдах к завихрениям добавилось непредсказуемое, постоянно меняющееся положение палубы. Ледокол напозал на лёд, а затем продавливал его и проваливался. Но взобраться на лёд получалось не всегда. Бывало, что судно ударялось носовой частью об отвесный торец ледового поля и замирало. Если в это время заходишь на посадку, то рассчитываешь, что корабль пройдет какое-то расстояние, и направляешь вертолёт с небольшим упреждением, а палуба вдруг замирает на месте... Да и кренится палуба достаточно сильно. Конечно, по правилам, перед посадкой вертолёта необходимо остановить ледокол, развернуть его против ветра, дожидаться, когда вертолёт сядет, авиатехники пришвартуют его к палубе, двигатели пройдут процесс охлаждения, будут выключены, винты остановлены, а лопасти пришвартованы. Но! Ледокол ведёт за собой караван судов, и вертолёт призван помогать, а не мешать работе. Да и во льдах не сильно поманеврируешь. А когда идёт сжатие льдов, то останавливаться нельзя ни на минуту, не то зажмёт так, что будет потрачен не один час на обкалывание льдов вокруг зажатого судна, а их ведь в караване несколько. Вот и приходится изучать ледовое поле перед ледоколом, предугадывать маневр корабля, знать стиль работы находящихся на вахте, а перед посадкой вылавливать более-менее горизонтальное положение палубы. Но самое главное – надо рассчитать выключение двигателей и остановку винтов так, чтобы не было сильных вертикальных движений палубы, дабы избежать удара медленно движущихся лопастей несущего винта о хвостовую балку.

Время работы, предписанное экипажу нормативными документами МГА, никто и никогда не соблюдал (хотя расписывали задание на полёт,

как положено). Летали 8, 10, 20 часов подряд – столько, сколько было необходимо для дела. Садись на палубу для дозаправки, а рабочий из камбуза ждёт с бутербродами и горячим кофе, не успел перекусить, а вахтенный по радио торопит на вылет – тяжело им без вертолёт».

В последующие годы с увеличением объёмов работы всё больше стали применяться вертолёты Ми-8 и Ми-8МТВ, особенно последний, как имеющий более совершенную и мощную двигательную установку, а также аппаратуру для определения координат и радиолокатор, что существенно улучшало точность привязки к местности, а также повышало безопасность полётов, которые выполнялись уже на расстоянии до 100 км от ледокола или берега.

При исследовании ледовых полей с посадкой на них на борт вертолёт брались 2-3 ледовые рабочие группы по 2-3 человека каждая, которые поочерёдно высаживались на лёд в выбранных лётчиком-наблюдателем точках. При необходимости силы групп могли объединяться.

Вертолёт, высадивший последнюю из групп, возвращался за первой и перевозил её на новую точку или занимался другой работой, например аэрофотосъёмкой или уточнением ледовой обстановки. Для связи вертолёт с группами и групп между собой использовались портативные радиостанции.

Первым прототипом инструментальных средств для ведения ледовой авиаразведки стали бортовые локаторы, которые начали устанавливать на самолёты ледовой разведки в 1956 г. и которые значительно облегчили работу штурмана. В условиях плохой видимости легче стало выполнять выход на береговые ориентиры, а также на суда в море. Однако малая разрешающая способность радиолокатора пока не позволяла судить о характере льда под самолётом. Тем не менее в Амдерме организовали соответствующие трёхмесячные курсы для штурманов Полярной авиации, а капитаны морских судов, быстро оценив преимущества новой техники, стали отказываться от самолётов ледовой разведки без локаторов.



Ледовый разведчик Ил-14ЛР. Под фюзеляжем виден обтекатель РЛС.

Принципиально новым направлением ледовой авиа-разведки стало использование радиолокационных станций бокового обзора (РЛСБО). В 1965–1966 гг. в Арктике были проведены испытания макета РЛСБО «Игла». Аппаратура позволяла получить разрешающую способность локатора порядка 15–22 м – достаточно, чтобы различать пригодные для проводки судна участки чистой воды и зоны торошения льда.

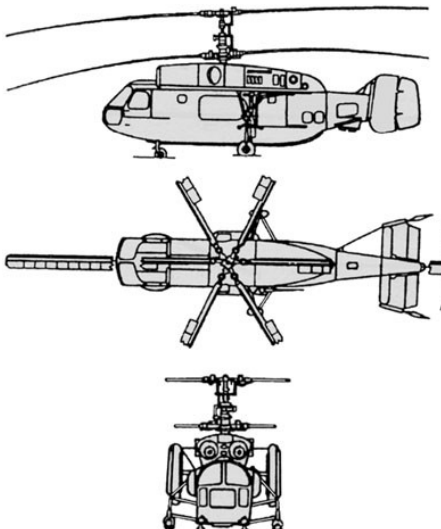


Сх. 13. Ан-74 создавался для перевозки грузов, техники и людей на авиалиниях малой и средней протяжённости в условиях Крайнего Севера и в Антарктиде, с бетонных, галечных, ледовых и снежных аэродромов. Первый полёт совершил в 1983 г.

В августе 1965 г. самолёт Ил-18 Полярного управления с установленным на нём опытным образцом РЛСБО «Игла» и группой специалистов ААНИИ, НПО «Ленинец» и ГосНИИ ГА перелетел из Ленинграда в Амдерму. Здесь на борт самолёта поднялись начальник Полярного управления Гражданской авиации М. И. Шевелёв, руководивший экспериментальными полётами, капитан ледовой разведки Западного района Арктики Г. Д. Бурков, полярный штурман В. И. Аккуратов, опытные ледовые разведчики и гидрологи В. И. Шильников, Ю. М. Барташевич, океанолог В. С. Лощилов, а также ряд специалистов из различных организаций. Затем Ил-18 перелетел в Хатангу, откуда и проводились испытательные полёты, охватившие всё море Лаптевых.

Во время одного из полётов в районе пролива Вилькицкого «Игла» впервые была использована для практической проводки судна – д/э «Обь».

В сентябре 1967 г. на трассе Северного морского пути появился самолёт Ан-24 с первым серийным образцом ра-диолокационной станции «Торос». При его создании были учтены недостатки РЛСБО «Игла», выявленные во время полётных испытаний 1965 года. Существенным отличием нового образца стало наличие двух самостоятельных станций – левого и правого бортов. Таким образом, обзор ледяного покрова во время полёта осуществлялся с обеих сторон по курсу самолёта на ширину до 30 километров. Регистрация радиолокационного изображения осуществлялась на экранах оперативных индикаторов с использованием электронного регистратора на фотоплёнке, которую проявляли на борту самолёта.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ВЕРТОЛЁТА Ка-32А	
Взлётная масса, кг:	
— нормальная	11 000
— с грузом на внешней подвеске	12 700
Масса перевозимого груза, кг:	
— внутри грузовой кабины	3700
— на внешней подвеске	5000
Емкость топливной системы, л	4760
Максимальная скорость, км/час	260
Крейсерская скорость, км/час	230
Потолок статический, м	3700
Потолок динамический, м	6000
Дальность полёта, км	570-800
Макс. продолжит. полёта, час	4,5
Диаметр несущих винтов, м	15,9
Длина фюзеляжа, м	11,3
Высота до втулки верхнего винта, м	5,4
Экипаж, чел.	2
Количество пассажиров, чел.	16

Сх. 14. Вертолёт Ка-32 является развитием вертолётa Ка-27ПС, разработанным специально для гражданского применения с учётом успешной эксплуатации вертолётov Ка-25 и Ка-27 с палубы кораблей. Первоначально создавался для ведения ледовой разведки и выполнения транспортных и поисково-спасательных операций в условиях Арктики и был оснащён мощной термоэлектрической противообледенительной системой. Позже его было решено разрабатывать для многоцелевого всепогодного применения.

После испытаний станция «Торос» стала эффективно использоваться для исследования и картографирования морских льдов и оперативного обеспечения морских операций. Всего было изготовлено 5 самолётov Ан-24ЛР «Торос».

Одновременно с осмотром подстилающей поверхности производились испытания новой приёмно-передающей аппаратуры для

передачи полученной информации по радио на судно. Приёмная аппаратура была установлена на ледоколе «Киев». Опытные сеансы связи прошли успешно, однако стало ясно, что аппаратура требовала доработки.

В 1960-е гг. были также начаты работы по созданию радиолокационного измерителя толщины льда, предназначенного в первую очередь для обеспечения посадок самолётов на дрейфующие льды в ходе проведения воздушных экспедиций «Север». В 1969 г. в Рижском институте инженеров гражданской авиации был разработан метод измерения тонких морских льдов с помощью синтезируемого видеоимпульсного сигнала, экспериментально проверенный в 1971 г. С 1973 г. самолёты визуальной ледовой разведки стали оборудоваться при необходимости опытными образцами таких приборов, а с 1982 г. – серийными. Эти приборы позволяли измерять толщину однолетних льдов в диапазоне 45–250 см с точностью 10 % от толщины, а по характеру сигнала оценивать градации однолетних льдов. Как уже отмечалось, в 1977 г. один из таких приборов применялся во время рейса атомохода «Арктика» к Северному полюсу.

В 1982 г. для исследования и прогнозирования ледовых условий в Арктическом бассейне и прилегающих к нему районов в 402-м Гидрометеорологическом центре, расположенном в Североморске, были дополнительно подготовлены 5 инженеров и 7 техников. Все они прошли курсы специальной лётной подготовки и в дальнейшем регулярно проходили переподготовку.



Самолёт ледовой разведки Ан-24ЛР.

Специалисты ледовых разведок летали очень много. Нередки были случаи, когда в разных частях Арктического бассейна в воздухе одновременно находилось по три самолёта с ледовыми разведчиками на борту. Инженеры и техники на самолётах ледовой разведки имели налёт до 500 часов в год. В периоды наиболее интенсивных проводок атомных подводных лодок на Тихий океан эта цифра могла достигать более 750 часов. Бывало, что эти специалисты по возвращении из очередного рейса прямо в аэропорту Мурманши пересаживались на

другой самолёт и вновь улетали в Арктику. При разведке в наиболее удаленных районах Арктики им доводилось работать в воздухе по 12–14 часов в сутки.

Одновременно с развитием методов инструментальной разведки велась разработка методов визуальной разведки в условиях полярной ночи^[41]. С этой целью на самолётах Ил-14 и вертолётах Ка-32 были установлены мощные прожекторы, позволявшие вести ночные наблюдения с высоты до 100 м. Теперь капитаны ледоколов практически в любое время суток могли поднять в воздух вертолёт, с него определить толщину и распределение льда, места возможного формирования сложных ледовых перемычек и осуществить безопасную проводку каравана.



Ледовая разведка над проливом Лонга.

Стараясь сохранить жизнь и здоровье моряков и сохранность грузов, ледовые разведчики в каждом полёте рисковали сами, и не всегда их рейсы заканчивались благополучно. Так, летом 1959 г. на Чукотке, прижатый нисходящим воздушным потоком к вершине м. Шелагский, самолёт Ли-2 «СССР-04210» разбился вместе с молодыми гидрологами А. Фёдоровым, О. Романовым и капитаном-наставником Г. Р. Бондаренко. Из десяти человек выжили только трое.

17 мая 1960 г. при посадке на ледокол «Ленин» упал в воду и затонул Ми-4 «СССР-04311» Полярного управления ГА. Бортмеханика подняли из воды живым, командир и бортрадист погибли.

В 1968 г. потерпел аварию ледокольный вертолёт Ми-2 с гидрологом В. В. Драбкиным, а в мае 1975 г. и июле 1988 г. в аварийные ситуации попали вертолёты с ледоколов «Москва» и «Капитан Хлебников». Небольшая высота и авторотация лопастей вертолёта

сохранили в этих случаях людей живыми, хотя машины побились основательно.

18 декабря 1976 г. недалеко от Южно-Сахалинского аэропорта идущий на посадку самолёт ледовой разведки Ил-14 «СССР-61752» в 12,5 км от ВПП столкнулся с горой Острой. Погибли все 10 человек, находившихся на борту.

6 июля 1989 г. через 4 минуты после взлёта на ледовую разведку над Чукотским морем у одного из последних летающих Ил-14М («СССР-61788») на высоте около 100 м произошёл отказ левого, а затем и правого двигателя. Экипаж совершил вынужденную посадку на мелководную лагуну Акатан. По счастливому случаю экипаж отделался лишь лёгкими травмами. Но через 13 дней в 80 км от Певека, не вписавшись в разворот при плохой видимости, зацепился за камни м. Кибера и разбился Ан-26 «СССР-26685» Якутского УГА, завершавший ледовую разведку над акваторией Восточно-Сибирского моря. Погибли все – 6 членов экипажа и 4 гидролога.

8 марта 1999 г. в плохих погодных условиях разбился вертолёт Ми-2 с атомного ледокола «Россия». Погибли пилот Ю. Греков и известный ледовый разведчик гидролог В. М. Лосев, за год до трагедии «за мужество и самоотверженность, проявленные в условиях экстремальной ледовой обстановки» награждённый орденом Мужества.

12 июня 1979 г. вышло постановление Совета Министров СССР о создании на базе Ил-18Д специализированного самолёта Ил-24Н с радиолокационной аппаратурой инструментальной ледовой разведки «Нить», созданной НПО «Ленинец» под руководством В. М. Глушкова. Система «Нить», разработанная на базе радиолокационных станций бокового обзора, состояла из радиоэлектронного комплекса «Нить-К», размещаемого на самолёте в нижнем обтекателе-гондоле, и системы «Нить-Л», устанавливаемой на корабельном приёмном пункте. Следует отметить, что информация могла передаваться на все работающие в районе суда. Аппаратура обеспечивала получение детального изображения ледового покрова и земной поверхности независимо от освещённости и днём, и ночью, а также в любых погодных условиях. Это позволяло заранее планировать получение информации о ледовой обстановке, необходимой для успешной круглогодичной навигации в Арктике.

Для обеспечения автоматизированного самолётовождения над безориентирной местностью (над льдами Арктического бассейна или открытой водной поверхностью) и вывода самолёта в заданную точку маршрута Ил-24Н оснастили навигационным комплексом автоматизированного самолётовождения «Мальва-4», аппаратурой комплекса «Ирис» с РЛС ближней и дальней навигации, а также цифровой вычислительной машиной.

В мае 1987 г. самолёт Ил-24Н «СССР-75449» (командир Б. Д. Грубий) успешно провёл ледовую разведку для атомного ледокола «Сибирь», направленного к Северному полюсу для эвакуации дрейфующей станции «СП-27». Лётный экипаж самолёта состоял из испытателей ГосНИИ ГА.

К сожалению, широкого применения в Полярной авиации самолёт Ил-24Н так и не получил. Изменение экономической ситуации в стране привело к тому, что возможности этих воздушных ледовых разведчиков до конца востребованы так и не были.

Дальнейшей модификацией самолётов Ан-24 и Ан-26, предназначенных для аэрофотосъёмочных и аэрогеофизических работ, стал разработанный в 1990 г. Ан-30Д «Сибиряк». Самолёт имел увеличенную продолжительность полёта, систему дальней навигации и оборудование для эксплуатации в высоких широтах. Он предназначался для патрулирования 200-мильной экономической морской зоны, проводки судов, ледовой разведки, разведки рыбных запасов и морского зверя. На Ан-30Д были установлены система дальней навигации «Квиток-2», радиостанция СВ-диапазона, устройство передачи факсимильных изображений картин ледовой обстановки. Аэрофотоаппаратура позволяла фиксировать на фотоплёнке судно-нарушитель или другой объект с его географическими координатами, датой и временем события.



Взлёт вертолётa Ка-32 с палубы ледокола.

Использовались бывшие пассажирские лайнеры и для поиска рыбных косяков. Для Министерства рыбного хозяйства весной 1985 г. переоборудовали два самолёта Ил-18Д в вариант Ил-18ДОРР для разведки рыбных косяков в удалённых акваториях. Эти машины были оснащены инфракрасной и лазерной аппаратурой, многозональной аэрофотокамерой, позволявшими не только получать достоверную информацию о рыбных запасах морей, но и осуществлять ледовую разведку. Другим самолётом аналогичного назначения стал Ил-18Д

«Помор», отличавшийся от Ил-18ДОРР установкой РЛС с подфюзеляжной антенной и способный разведывать рыбные запасы практически с любой высоты полёта.

Однако эти самолёты использовались по своему прямому назначению недолго – до развала Советского Союза.

В ряде случаев к ледовой авиаразведке в связи с проводкой боевых кораблей Северным морским путём привлекались экипажи военной авиации СФ и ТОФ. В Восточном секторе Арктики с аэродромов Елизово и Каменный Ручей в заданные районы летали Ту-95РЦ и Ту-142. С аэродрома Анадырь – Ил-38, а с аэродрома Мыс Шмидта – Ан-12 и Ан-26. Но по признанию самих военных, уровень подготовки военных штурманов для выполнения таких задач был ниже, чем у полярных лётчиков, штурманов и гидрологов.

С 1991 г. самолётная ледовая разведка практически перестала проводиться в Арктике. Очень ограниченные визуальные наблюдения продолжают выполняться только с вертолётов, базирующихся на ледоколах. Иногда задачи ледовой авиаразведки решаются силами авиации Северного флота. Основным средством сбора ледовой информации в Арктике и Антарктике стали искусственные спутники Земли (ИСЗ).

Практическое использование в Советском Союзе ИСЗ для ледовых наблюдений началось в июне 1966 г. с запуском спутника «Космос-122», созданного во Всесоюзном научно-исследовательском институте электромеханики. В состав его аппаратуры входила телевизионная камера. Весной 1967 г. были запущены сразу два спутника «Космос-144» и «Космос-156». Так была создана первая оперативная космическая метеорологическая система, которая в дальнейшем дополнялась аналогичными спутниками, получившими название «Метеор». К 1969 г. существовала уже сеть автономных пунктов (в том числе в ААНИИ) для приёма из космоса информации в реальном времени.



Самолёт Ил-24Н с контейнером радиоэлектронного комплекса «Нить-К» под фюзеляжем.

С 1972 г. метеорологические спутники стали выполнять съёмки не только в видимом, но и в ИК-диапазоне, после чего спутниковые

ледовые наблюдения стали круглогодичными. В сентябре 1983 г. был запущен космический аппарат «Космос-1500» («Океан-01»), в разработке которого принимал участие ААНИИ. В состав бортовой аппаратуры этого спутника входили РЛСБО с шириной полосы обзора 450 км и разрешением вдоль трассы 1,7–2,4 км, сканирующий СВЧ радиометр с шириной полосы обзора 550 км и разрешением 15 км, а также многоканальные сканирующие устройства оптического диапазона и система сбора и передачи данных от разработанных ААНИИ автоматических ледовых станций. Этот спутник успешно использовался для вывода каравана судов из льдов Восточно-Сибирского моря.

Использование спутников существенно облегчило задачу прокладывания курса морских судов. Так при эксплуатации советского атомного ледокола «Сибирь» для составления наиболее безопасных и экономичных путей в северных морях была использована информация уже с четырёх типов спутников. Получаемая с навигационного спутника «Космос-1000» информация использовалась в ЭВМ судна для определения точного местоположения. Со спутников «Метеор» поступали изображения облачного покрова и прогнозы снежной и ледовой обстановки, а с помощью спутника «Молния» поддерживалась регулярная связь ледокола с базой.

В апреле 2010 г. с Байконура украинско-российской ракетой «Днепр» выведен на орбиту спутник CryoSat-2, предназначенный для оценки воздействия глобального потепления на полярные льды и сбора данных о повышении уровня моря. С 720-километровой орбиты он измеряет не только площадь, но и толщину наземных и плавучих льдов с точностью до одного сантиметра. В 2015–2017 гг. для повышения качества получаемой гидрометеорологической информации в арктическом регионе и круглосуточного всепогодного мониторинга поверхности Земли и морей Северного Ледовитого океана, а также для телекоммуникационных услуг в этом регионе планируется развернуть целую группировку новых аппаратов космической системы «Арктика».

Необходимо отметить, что прекращение авиационных визуальных и инструментальных наблюдений было обусловлено не возможностью полной замены их спутниковым дистанционным зондированием, а экономическими причинами. Несмотря на то, что спутниковые средства дистанционного зондирования постоянно совершенствуются, пока они не позволяют измерять толщины однолетних льдов, определять торосистость, все стадии таяния, характеристики снежного покрова, наличие грязи на льду.

В сложных условиях применяется такой тип разведки, как вертолётное барражирование. После воздушной разведки и прокладки курса, который передаётся на ледокол, вертолёт отлетает от судна на несколько миль и зависает. Ледокол идёт к этой точке, а вертолёт вновь пролетает по проложенному заранее курсу и зависает – как бы

«тянет» за собой ледокол. Но в настоящее время барражирование уже практически не применяется, так как в Арктике просто не осталось тяжёлых льдов.

В последнее время для оперативного мониторинга ледовой обстановки стали применять и беспилотные летательные аппараты (БПЛА) комплексов «Элерон-3» и «Элерон-10» разработки казанского ЗАО «ЭНИКС». В ближайшее время ААНИИ начнёт использовать на Севере комплекс воздушной разведки, наблюдения и мониторинга с БПЛА «Орлан-10», созданный в ООО «Специальный технологический центр».

На ледоколе «Капитан Сорокин» успешно прошёл испытания комплекс беспилотной воздушной разведки, наблюдения и мониторинга с беспилотным вертолётом «Горизонт Эйр S-100» ОАО «Горизонт» (Ростов-на-Дону).

Благодаря камерам высокого разрешения с БПЛА также уточняются космические снимки, а бортовые датчики позволяют фиксировать изменения температуры и влажности в процессе полёта аппарата.

3.9. Двенадцать лет спустя

Начавшиеся в начале 1990-х годов рыночные реформы поставили авиапредприятия по всей протяжённости Северного морского пути на грань нищенского существования. Стала стремительно разрушаться созданная за многие годы и с огромными затратами транспортная инфраструктура. С упразднением Министерства Гражданской Авиации СССР и образования ОАО «Аэрофлот-РАЛ» на произвол судьбы были брошены практически все аэродромы на побережье Северного Ледовитого океана. Уходили лётчики, которые имели опыт работы в высоких широтах. Объёмы воздушных перевозок пассажиров и грузов на Севере сократились до минимального уровня ведомственных полётов или рейсов по заявкам частных заказчиков, а большинство аэропортов на Крайнем Севере либо стали убыточны, либо закрылись. Отсутствие своевременного завоза топлива для дизелей стало причиной катастрофического сокращения сети полярных станций. Регулярные полёты по ледовой разведке и проводке судов прекратились. Прекратилась и поставка пригодной для эксплуатации в северных условиях авиатехники. В эти годы в Арктическом бассейне и прилегающих к нему районах были проведены только две, в 1998 и 2000 гг., научные экспедиции на борту НЭС «Академик Фёдоров». Несколько раз осуществлялись высокоширотные рейсы в Арктику российских атомных ледоколов, однако они не проводили каких-либо серьёзных научных наблюдений во время этих плаваний, лишь

базировавшиеся на них вертолёты проводили систематические ледовые разведки.

Только в апреле 2001 г. состоялась первая российская высокоширотная экспедиция «Северный полюс-2001» («СП-2001»), направленная для получения свежих данных о состоянии приполюсного района Арктики и создания базовых лагерей для приёма туристов. Экспедиция проработала всего месяц: с 6 апреля по 8 мая, но за это время удалось создать две временные ледовые базы: «Барнео» и «СП-2001», которые снабжались самолётом Ан-74 и вертолётом Ми-8 сводного авиаотряда из Хатангского ОАО.

На следующий год высокоширотная экспедиция «Северный полюс-2002» также в апреле продолжила работы по исследованию состояния природной среды в приполюсном районе Арктики и обслуживанию туристических групп. Период работ экспедиции: 6 апреля – 8 мая 2002 г. Её обслуживали те же машины из Хатангского ОАО.

В 2003 г. впервые за последние 12 лет появилась возможность организовать в Арктике новую российскую дрейфующую станцию – «Северный полюс-32». Инвестором и основным логистом новой станции стало некоммерческое партнерство «Центр пропаганды, развития и освоения территорий Арктики и Антарктики "Полюс"». В обеспечении работ станции также были использованы финансовые ресурсы Росгидромета, Минпромнауки и Резервного Фонда Правительства России.

Поиск льдины для дрейфующей станции провели ветеран ледовой разведки В. И. Шильников, ледовый разведчик С. А. Кессель, начальник новой станции В. С. Кошелев и его заместитель В. П. Семёнов на самолёте Ан-2 Хатангского ОАО, базировавшемся на ледовой базе «Барнео». Льдина для дрейфующей станции была найдена в 240 км от Северного полюса – в точке с координатами 87°52' с. ш., 147°15' в. д. 16 апреля 2003 г. было принято решение о строительстве здесь ВПП.

18 апреля с самолёта Ил-76 были сброшены четыре платформы с топливом, продуктами, трактором и другими необходимыми для станции грузами. На льдину была высажена и группа парашютистов во главе с Е. И. Бакаловым. Затем началась авиационная операция по доставке груза и людей в район станции «СП-32». На первом этапе перевозки осуществлялись вертолётами Ми-8 с использованием промежуточной подбазы. Первые тяжёлые самолёты были приняты на ледовый аэродром 25 апреля, после завершения строительства ВПП. Флаг России на «СП-32» был поднят 25 апреля в 22:00 по московскому времени.

В период с 1 по 6 мая было выполнено 5 рейсов самолётом Ан-12, в ходе которых на льдину было завезено необходимое оборудование, приборы, доставлены все сотрудники «СП-32». Затем из-за образования трещин на ВПП полёты Ан-12 пришлось прекратить. 17 мая был

выполнен заключительный рейс Ан-26, который вывез руководителя полётов. С этого момента станция находилась в автономном дрейфе.

В июне 2003 г. на станцию были осуществлены парашютные сбросы топлива и продуктов, а в августе сюда двумя рейсами вертолёт Ми-8 с борта атомного ледокола «Ямал» доставили продукты, почту и оборудование. Но в декабре из-за отсутствия средств станцию «СП-32» едва не закрыли, так как полярники в то время единственной в мире дрейфующей станции остались без тепла и электричества. Но на удивление быстро государство всё-таки выделило деньги на продолжение работ, после чего перед Новым годом на льдину опять на парашютах сбросили запасы топлива и продукты, достаточные для того, чтобы экспедиция благополучно проработала до конца срока, намеченного на последние дни марта 2004 г.



Пилот 1-го класса, Заслуженный пилот РФ В. В. Базыкин. С 1999 г. генеральный директор авиакомпании «СПАРК+» (позже авиакомпании «Газавиа»). Участвовал в сложнейших работах по реставрации памятников архитекту-ры на северо-западе страны, спасательных операциях в Антарктиде и Арктике, в том числе в спасении полярников с дрейфующих станций «СП-32» – «СП-35». Спас несколько сотен рыбаков с дрейфующих льдин в Финском заливе.

18 января 2004 г. ледовая площадка с обустроенной почти полуторакилометровой взлётно-посадочной полосой откололась от базовой льдины и отошла от неё почти на триста метров. Но базовый лагерь не пострадал, и полярники продолжили научные исследования.

Беда пришла вечером 3 марта, когда в течение 20 минут мощные сжатия и торожения прошли по ледовому полю станции. Образовавшиеся торосы накрыли жилые и служебные помещения, после чего часть льдины, на которой находились домики, ушла под лёд. Утонула также научная аппаратура, с помощью которой на протяжении почти года учёные проводили исследования. По счастливому случаю никто из 12 членов экспедиции не пострадал.

Начальник станции радиогаммой запросил экстренную помощь у Арктического регионального управления погранвойск, и командование пограничников направило к СП самолёт Ан-26 с тёплой одеждой и топливом, которые были сброшены полярникам. На следующий день на льдину совершил посадку вертолёт Ми-8, посланный для метеоразведки и определения точных координат станции.

В сложившейся ситуации было принято решение об оперативной эвакуации личного состава и оставшегося оборудования. Операция была осуществлена авиационной группой, состоящей из самолёта Ан-74Т («Газпромavia»), вертолёт Ми-26 («2-й Архангельский ОАО») и Ми-8МТБ (Авиакомпания «СПАРК+»). Промежуточной базой спасательных вертолёт стал аэропорт Лонгиер на архипелаге Шпицберген – примерно в 800 км от дрейфующей станции. С момента разрушения «СП-32» до момента прибытия сюда авиации прошло 72 часа. Вертолёты зависли, едва касаясь поверхности ледяной корки, чтобы давление было минимальным. Пока грузили вещи, Ми-8-й дозаправился топливом – тем, что привезли с собой, и тем, что сохранилось на станции в нескольких бочках. 15 минут потребовалось, чтобы эвакуировать 12 полярников и тонну груза^[42].

Станция была закрыта в точке с координатами 81°41' с. ш., 03°30' з. д. К вечеру 6 марта оба вертолёта благополучно приземлились на лётное поле Лонгиера, а 7 марта все полярники были доставлены в Санкт-Петербург. В этот же день все воздушные суда, принимавшие участие в операции, прибыли в места своего постоянного базирования^[43].

Следующую дрейфующую станцию «СП-33» было решено организовать в начале сентября 2004 г. с использованием судна «Академик Фёдоров». Подходящую по размерам и толщине льдину для дрейфа станции из-за плохих погодных условий искали на вертолёте Ми-8МТВ авиакомпании «Спарк+» (командиры В. В. Базыкин и И. А. Закутилин) довольно долго. Затем к указанным координатам подошло экспедиционное судно, с которого в течение 5 суток непрерывной работы на льдину спустили 460 т груза – всё необходимое для жизнедеятельности станции, которая была официально открыта 9 сентября 2004 г.

8 апреля 2005 г. на самолёте Ан-74 на дрейфующую станцию «Северный полюс-33» прибыла сезонная группа специалистов АНИИ. Полёт проходил по маршруту: Санкт-Петербург – г. Лонгиер (Шпицберген) – ледовая база «Барнео» (находившаяся примерно в 100 км от Северного полюса). С «Барнео» вертолётами Ми-8 все были доставлены уже на «СП-33». На стацию привезли более 5 т продовольствия, материалов и оборудования.

Несмотря на предварительные оценки о возможности двухлетнего существования станции, в конце лета 2005 г. ледяное поле, на котором она располагалась, постоянно подвергалось разрушению и его размер

стремительно сокращался – причиной стало усиление потока тёплой воды из Атлантики в Северный Ледовитый океан. Поэтому Росгидромет принял решение о закрытии станции.

Эта операция началась 4 сентября 2005 г., когда «СП-33» находилась в координатах 86°22' с. ш., 39°19' з. д. Эвакуация 14 полярных исследователей и около 300 т оборудования проводилась двумя бортовыми вертолётами Ми-8 с НЭС «Академик Фёдоров» и атомного ледокола «Арктика».

Затем «Академик Фёдоров» под проводкой ледокола прошёл через центральную часть арктического бассейна и с помощью вертолётки нашёл поле двухлетнего льда размерами 4,8 x 5,0 км, но со средней толщиной льда всего 1,5 м (наименьшая за всю историю работы дрейфующих станций «Северный полюс»). Тем не менее на неё высадили полярников с «СП-33» и всё её оборудование. Новая станция была открыта 19 сентября 2005 г. И хотя состав экспедиции не изменился, номер ей присвоили следующий – «СП-34».



Вертолёт Ми-26 на ледовом поле.

6 апреля 2006 г. вертолётком Ми-8МТВ (командир экипажа А. Н. Плёткин^[44]) с атомного ледокола «Таймыр» на станцию через ледовую базу «Барнео» прибыла группа сезонного состава экспедиции в составе пяти человек.

Дрейф «СП-34» проходил в пределах Евразийской части котловины Амундсена и южной части хребта Гаккеля. Связь с Большой землей, судами и авиацией осуществлялась с помощью спутниковых систем «Иридиум» и «Гонец-М». Навигация и непрерывная регистрация положения станции велась на основе системы GPS.

Постепенно льдину со станцией «СП-34», так же как и «СП-33», вынесло из Центральной Арктики на широту тёплых течений, поэтому её пришлось закрыть. Эвакуация была выполнена 25–28 мая 2006 г. при помощи атомного ледокола «Ямал» Мурманского морского пароходства.

В 2007 г. при организации полярной станции «СП-35» полярники и учёные столкнулись с проблемой поиска подходящей для этого льдины, поскольку разрушение ледяного покрова на акватории Арктического

бассейна в летний сезон 2007 г. не имело аналогов за всю историю наблюдений в Арктике. Поиски ледового поля продолжались около трёх недель с помощью НЭС «Академик Фёдоров», атомного ледокола «Россия» и их палубной авиации, а также с изучением снимков с искусственного спутника Земли. Суда трижды направлялись к выбранным полям, но каждый раз их детальное обследование не позволяло высадить станцию. При этом экспедиция прошла не одну сотню морских миль.

Только 18 сентября в 65 милях от архипелага Северная Земля была найдена подходящая льдина площадью около 16 кв. км. В этот же день началась высадка станции. Несмотря на сложные погодные условия, туман и сильный ветер, за три дня при помощи вертолётов на дрейфующий лёд опустили около 350 т груза. На льдине смонтировали научный и жилой комплексы из 16 домиков; запустили дизельную и радиостанцию; ввели в действие научное оборудование метеоконцентра. Открытие станции и передача первых синоптических данных состоялись 21 сентября 2007 г.

Весной 2008 г. на станцию было проведено несколько авиарейсов: 12 марта вертолёт Ми-8 авиакомпании «Спарк+», базировавшегося в Баренцбурге на архипелаге Шпицберген, эвакуировал с СП заболевшего полярника, который на аэродроме «Нагурское» был пересажён на борт Ан-24 авиации ФСБ и отправлен на Большую землю; 8 апреля Ан-72 доставил на станцию сезонный отряд исследователей; через два дня самолёт БТ-67 Polar-5 увёз со станции немецкого учёного Ю. Грэзера, а 28 апреля на Ан-72 станцию покинула отработавшая смена зимовщиков.

«СП-35» была в дрейфе в центральной части Северного ледовитого океана 298 суток, пройдя по сложной траектории 2502 километра. Учёными были получены уникальные данные, которые могут быть использованы в оценках перспектив развития экономики в Арктике в ближайшие годы. Однако в начале июля 2008 г. в связи с приближением дрейфующей станции к острову Шпицберген, Росгидромет принял решение о её закрытии. В этой операции были задействованы научно-исследовательское судно «Михаил Сомов», ледокол «Арктика» и вертолёт Ми-8Т ОАО «2-й Архангельский объединённый авиаотряд». Работы велись круглосуточно. В общей сложности на борт «Михаила Сомова» было принято 279 т груза. Станция прекратила свою работу 16 июля 2008 г., на месяц раньше планируемого срока.

Но уже 7 сентября 2008 г. состоялось торжественное поднятие государственного флага России на дрейфующей станции «Северный полюс-36». Льдина для неё была выбрана в ходе высокоширотной арктической экспедиции «Арктика-2008» с использованием вертолётной НЭС «Академик Фёдоров». В разгрузочных работах были задействованы личный состав «СП-36», экипаж судна и лётно-технический состав

авиагруппы авиакомпании «Спарк+». Для транспортировки контейнеров активно применялся вертолёт Ми-8 под командованием И. А. Закутилина. Общий вес перевезённого груза составил около 300 т.



Вертолёт Ми-8 переносит с борта ледокола «Ямал» контейнер с грузами для полярной станции.

В апреле следующего года на временный аэродром станции совершали посадки вертолёт Ми-8 МТВ авиакомпании «Таймыр» и самолёт БТ-67. Кроме того, 30 апреля 2009 г. возле станции с самолёта российских ВВС Ан-12 был сброшен на парашюте небольшой контейнер с почтой.

Плановую эвакуацию «СП-36» провели в конце августа с использованием вертолёта Ми-8Т ОАО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд» (командир В. В. Вологдин), базировавшегося на атомном ледоколе «Ямал». Затем на основании спутниковых снимков сразу же при-ступили к поиску льдины для станции «СП-37». Она была высажена с борта ледокола «Ямал» на ледовом поле размером более 10 кв. км и толщиной льда до 3 м в районе Полюса относительной недоступности и официально от-крыта 7 сентября 2009 г.

Завершилась работа станции «СП-37» также раньше, чем планировалось. Льдина, на которой она находилась, начала дрейфовать по необычному маршруту – её не вынесло в пролив Фрама между Гренландией и Европой, а «забросило» к берегам Канады. Станции грозило уничтожение подвижками. Чтобы эвакуировать 15 полярников и 2 собак, 15 мая 2010 г. из Мурманска вышел атомный ледокол «Россия». Пока он пробивался сквозь льды, Береговая охрана США 19 мая отправила со станции Кодьяк на Аляске патрульный самолёт «Геркулес» HC-130, который пролетел более 1400 миль, чтобы убедиться в безопасности российских полярников. Самолёт облетел станцию и предложил посильную помощь – сбросить спасательное оборудование и припасы, но полярники вежливо отказались. Американские лётчики навещали станцию ещё дважды, а затем к ней подошёл российский ледокол. 6 июня «СП-37» была закрыта.

Дрейфующая арктическая станция «СП-38», высаженная на лёд Чукотского моря 15 октября 2010 г., была подготовлена в рекордно сжатые сроки – за два месяца вместо года, поскольку до последнего момента не было ясности с финансированием. Доставку участников экспедиции, грузов и оборудования к месту дрейфа обеспечил ледокол «Россия».



Посадка Ан-74Т на временную ВПП станции «Барнео».

За год она проделала по Арктике путь более чем в 2 тыс. км и была снята тем же атомоходом «Россия». Затем в ходе нескольких ледовых разведок поблизости от «СП-38» нашли подходящую льдину для организации дрейфующей станции «СП-39», которая начала свою работу 1 октября 2011 г.



Эмблема станции «СП-37» с изображением вертолѐта.

Проработав почти год, она официально прекратила свою деятельность 17 сентября 2012 г. За время дрейфа льдина со станцией преодолела более 1900 км.

Для дрейфующей станции «Северный полюс-40» льдина была найдена экспедицией «Арктика-2012» на девятый день поисков при активном использовании спутника и вертолѐта Ми-8 атомохода «Россия». Она официально начала свою работу 1 октября 2012 г. Весной

2013 г. полярники организовали своеобразный «вертолётный мост» к «СП-40» от сезонной ледовой базы «Барнео».

К сожалению, в связи с тем, что льдина под станцией треснула, её работу пришлось прервать за три месяца до намеченного срока. В июне 2013 г. она была эвакуирована атомным ледоколом «Ямал». Но в это время специалисты-метеорологи на снимках из космоса уже начали поиск в Арктике потенциальных площадок для следующей дрейфующей станции «Северный полюс-41».

В завершение необходимо кратко рассказать о полярной базе «Барнео», так как основную роль в организации её функционирования выполняет авиация.

База создается с 2000 г. каждый год всего на месяц-пол-тора, как правило в апреле, когда уже наступил полярный день, но солнце ещё не растопило лёд, нет сильного ветра, а температура не опускается ниже -30°C . В конце марта два вертолёт Ми-8 из Норильского филиала ОАО «Авиакомпания «Таймыр» долетают до района Северного полюса. Получив запас горючего на парашютах с самолёта, они ищут в районе полюса подходящую льдину для строительства взлётно-посадочной полосы.

Затем с военного Ил-76МД сюда десантируют строителей, топливо, палатки, один-два небольших трактора и запасы провизии. Начинается строительство ледовой ВПП длиной не менее 1200 м и 40 м шириной – самого северного в мире аэродрома. В исключительных случаях под углом 90° делают резервную полосу. На расчищенную полосу приземляются Ан-74 со Шпицбергена, привозящие материалы для постройки котеджей, генераторы, кухню, обогревательные системы и всё остальное, необходимое для нормальной жизни людей. Инвестиции в строительство полосы и поддержание её в рабочем состоянии много лет курировал бывший полярный штурман А. В. Орлов – председатель совета директоров Экспедиционного центра Арктики и Антарктики «Полюс».

На «Барнео» также постоянно базируются два вертолёт Ми-8. По завершении сезона всё увозят назад. В последние годы в обеспечении базы были задействованы авиакомпании «СКОЛ», «ШАР инк ЛТД», «ЮТэйр-Карго», «Газпромавиа» и «Якутия», а также Госавиакомпания «224-й лётный отряд»^[45]. Периодически лагерь навещают Ан-72 авиации ФСБ.

Уникальность «Барнео» в том, что она находится практически на полюсе. До самой северной точки Земли отсюда можно добраться на лыжах, собачьих упряжках, снегоходах или менее чем за час на вертолёте. Можно прыгнуть на полюс с парашютом. За месяц «Барнео» посещают около 250 туристов из разных стран. С 2006 г. на базе также проводятся комплексные научные исследования. Периодически на её ВПП приземляются иностранные лёгкомоторные самолёты. «Барнео»

часто используют в качестве промежуточной базы на пути к дрейфующим станциям «Северный Полюс».

* * *

P.S. Вскоре после того, как в США было опубликовано геологическое исследование, в котором было высказано предположение о том, что примерно 30 % пока еще не обнаруженных месторождений природного газа и 13 % неразведанных запасов нефти находятся в районе Северного Ледовитого океана, президент США подписал в январе 2009 г. директиву № 66 по национальной безопасности, в которой, в частности, сказано: «У Соединенных Штатов есть широкие и фундаментальные интересы в Арктическом регионе, и Вашингтон готов действовать либо независимо, либо совместно с другими государствами, чтобы обезопасить эти интересы. Среди этих интересов – такие вопросы, как противоракетная оборона и системы раннего оповещения; развертывание морских и воздушных систем для стратегических морских перевозок, стратегического сдерживания, присутствия на морях и операций морской безопасности; а также вытекающая из этого свобода навигации и пролёта над территорией...» США имеют также основополагающие интересы внутренней безопасности в предотвращении террористических нападений и недопущении криминальных или враждебных актов, которые могли бы увеличить уязвимость США для терроризма в арктическом регионе».

Спустя менее трёх недель после публикации новой арктической стратегии, НАТО провело быстро собранную двухдневную встречу в Исландии – «Семинар по перспективам безопасности на Крайнем Севере», – после которой было объявлено, что «Крайний Север потребует в ближайшие годы ещё больше внимания со стороны Альянса». Примечательно, что Россию не пригласили прислать даже наблюдателей.

Из итогового документа становится ясно, что НАТО рассматривает глобальное потепление и, следовательно, таяние арктических льдов как повод для установления здесь своего присутствия. Начались публичные высказывания о необходимости интернационализировать Севморпуть, проходящий в российских территориальных водах, а Министерство ВМС США опубликовало документ, в котором говорится о необходимости разработать новые технологии и стратегии на случай, если к 2030 г. ситуация в открытых водах Полярного круга станет спорной.

Вскоре Норвегия передвинула свой Центр оперативного командования из Ставангера в Рейтан на север страны. Она стала первой в мире страной, чье руководящее военное ведомство расположено в Арктике. Следующим её шагом стала закупка 48 боевых

самолётов «Локхид» Ф-35 для проведения арктических патрулей. Дания также объявила о планах по созданию универсального арктического командования и арктических сил реагирования, а также усилению военного присутствия на авиабазе Туле в Гренландии, которая также будет открыта для союзников по НАТО.

В марте 2012 г. НАТО провело крупнейшие со времён окончания холодной войны военные учения на Крайнем Севере «Холодный ответ-2012» (Cold Response-2012). В этих манёврах на севере Норвегии и Швеции возле Полярного круга участвовали свыше 16 тысяч военнослужащих из 15 стран, в том числе авиация и боевые корабли Великобритании, США, Канады, Нидерландов, Франции.

Через месяц американский стратегический бомбардировщик Б-2 Spirit осуществил полёт над Северным полюсом для испытаний новой бортовой вычислительной системы для полярных регионов. Этот перелёт стал частью программы тестирования навигационного оборудования в высоких широтах на случай нападения через Северный полюс на Россию. Всё это вновь напомнило ситуацию конца 1940-х годов, описанную на первых страницах этой книги.

России приходится делать ответные шаги. Уже 30 июля 2010 г. бомбардировщики Ту-95МС вернули себе мировой рекорд беспосадочного полёта для самолётов такого класса^[46], при этом они пролетели около 30 тыс. км над тремя океанами, четырежды дозаправившись в воздухе от самолётов-топливозаправщиков Ил-78.

Утром 28 июля 2010 г. два таких стратегических бомбардировщика вылетели с авиабазы в Воркуте и знакомыми полярными маршрутами прошли через север Европы и Гренландию до Канады и обратно, потом долетели до Чукотки и, минуя Камчатку, достигли южной оконечности Сахалина. Продолжился полёт уже над своей территорией: от Сахалина до полярного Тикси. Конечной точкой пути стала авиабаза «Украинка» в Амурской области. Вместо заявленных изначально рекордных 40 часов беспосадочного полёта, экипажи российских бомбардировщиков провели в воздухе около 43 часов.

Затем в соответствии с принятыми Советом Безопасности РФ «Основами государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», с целью защиты своих интересов «в различных условиях военно-политической обстановки», на Кольском полуострове для действий в условиях Крайнего Севера начато формирование специальной арктической бригады, основой которой стала 200-я отдельная Печенгская мотострелковая бригада. Её военнослужащие будут обеспечены специальным обмундированием и техникой (в том числе сочленёнными гусеничными транспортёрами «Витязь»), предназначенными для эксплуатации в сложных климатических условиях Арктики. Часть подразделений намечается сделать аэромобильными.

14 марта 2014 г. **впервые в российской истории в Арктике провёл десантирование парашютно-десантный батальон** Ивановской 98-й воздушно-десантной дивизии. 350 десантников успешно высадились из самолётов Ил-76 на остров Котельный в архипелаге Новосибирский. Личный состав высаживался с применением управляемых парашютных систем специального назначения «Арбалет». За 15 минут перед этим историческим событием на площадку приземления была спущена военная техника и необходимые грузы.

В Министерстве обороны РФ и Генеральном штабе также рассматривают возможность вернуться на законсервированные или просто брошенные после распада СССР военные базы на Севере^[47].

Уже готово задание на разработку специального самолёта для патрулирования Арктики, который должен заменить устаревшие Ил-38 и Ил-38Н ВМФ России. Он будет обладать большой продолжительностью полёта и получит специальное бортовое оборудование и вооружение. В конкурсе, как ожидается, примут участие машины, созданные на базе Ту-214, А-40/42 и Бе-200.



Лайнер авиакомпании «Якутия» на одном из северных аэродромов.

До 2015 г. в Арктике планируется создать 10 комплексных аварийно-спасательных центров МЧС России, на строительство которых выделено 910 млн. рублей. Первые базы должны появиться в Мурманске, Дудинке, Нарьян-Маре, Архангельске и Надыме. Позже их планируют построить в Воркуте и Тикси. Здесь планируется разместить 10 вертолётов Ми-8 или Ка-27 и 7 самолётов (Ил-76, Ан-26, Ан-74) для экстренного реагирования на возникающие в этом регионе чрезвычайные ситуации и возможные техногенные катастрофы.

Но не менее важной составляющей в укреплении позиций России в Арктической зоне является экономическое развитие этого региона. Направления деятельности государства в этой сфере изложены в программе «Экономическое и социальное развитие арктической зоны РФ на 2011–2020 гг.». Большая роль в её реализации отводится Минтрансу РФ. Предполагается строительство ледокольных судов,

разработка новых видов транспортных средств, в том числе и авиационных. При этом актуальной становится задача возрождения Полярной авиации с учреждением Службы Полярной авиации России и воссоздания школы полярных лётчиков.

Полярная авиация должна взять на себя не только развитие социальнозначимых авиаперевозок между населёнными пунктами на Крайнем Севере, но и заново освоить трассы пионеров Полярной авиации. Она может и должна стать составной частью системы безопасности России в Арктике, совместно с Министерством обороны, пограничными войсками и хозяйственными субъектами, работающими в настоящее время в Арктике.

Для усиления авиационной поддержки работ Российской антарктической экспедиции предусматривается создание отечественного среднемагистрального самолёта на лыжно-колёсном шасси. Планируется открыть лётно-исследовательский центр Арктики и Антарктики и оснастить его двумя самолётами Ил-76ТД-90 и тремя самолётами Ил-114-100Т на колёсно-лыжных шасси. Использование для полетов в Антарктику первой машины позволит совершать полёты на станцию «Новолазаревская» без «точки возврата», что значительно повысит безопасность и снизит расходы по доставке и хранению необходимого запаса авиатоплива на антарктических станциях. А Ил-114Т с лыжно-колёсными шасси и топливными баками в центроплане, рассчитанный на дальность полёта в 7600 км, позволит выполнять технические рейсы из Кейптауна в «Новолазаревскую». Его полёты со станции «Прогресс» на станцию «Восток» с посадкой не будут требовать дозаправки на обратный рейс. При этом максимальная загрузка самолёта на трассе будет составлять 5–6 тонн.

В плане также предусмотрена реконструкция восьми полярных станций и сезонных баз и введение в эксплуатацию нового зимовочного комплекса и снежно-ледовой ВПП на станции «Прогресс».

Осенью 2012 года свои первые полёты совершил самолёт Ил-76МД-90А (он же Ил-476) – глубокая модернизация хорошо зарекомендовавшего себя транспортного самолёта Ил-76МД. Тогда же Министерство обороны России подписало контракт на покупку 39 таких машин, а в СМИ появилась информация о планах закупки до 2020 г. более ста Ил-476 в разных модификациях. Одним из главных достоинств этой машины наряду с кардинальной переработкой бортовой электроники двигателей и авионики называется полная готовность к работе в арктических широтах.

Россия должна вернуться туда, где в советское время огромными усилиями были созданы полноценные базы, законсервированные или просто брошенные после распада СССР.

Будем надеяться, что постепенно и Полярная авиация России снова «встанет на крыло».

Приложение 1.

Краткие биографии лётчиков и специалистов Полярной авиации, удостоенных звания Героя Советского Союза и Героя Социалистического Труда, первопроходцев северных авиатрасс и особо отличившихся в деле освоения и исследования Арктики, Антарктики, а также северных регионов нашей страны

Аккуратов Валентин Иванович (1909–1993). Заслуженный штурман СССР. Уроженец г. Владимир. В 1934 г. окончил Ленинградский транспортный институт, получив направление в Гидрографическое управление Главсевморпути штурманом ледовой разведки. Участник высадки группы И. Д. Папанина на Северный полюс. В 1938 г. окончил высшие курсы полярных штурманов при ВВА им. Н. Е. Жуковского. Участник советско-финляндской войны. В 1941 г. несколько раз летал на полюс недоступности.

Во время ВОВ служил в арктической авиаразведке и в дальней бомбардировочной авиации. Принимал участие в эвакуации советского правительства из Москвы в Куйбышев в 1941 г. В составе экипажа впервые осуществил пассажирский рейс Москва – США – Москва. Выполнил 59 боевых вылетов в осажденный Ленинград. Прорывался в Севастополь и Одессу. Участвовал в проводке морских конвоев с боеприпасами и продовольствием в Мурманск и Архангельск.

В 1945 году совершает первый ночной полёт к Северному полюсу. С 1949 г. по 1971 г. – главный штурман Полярной авиации. Участвовал во многих высокоширотных экспедициях. Автор учебника по навигации, создатель нового метода самолётовождения по так называемым картам с условными меридианами. Член Союза писателей СССР и Союза журналистов СССР. Награждён двумя орденами Ленина, двумя

орденами Красного Знамени, четырьмя орденами Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, многими медалями.

Алексеев Анатолий Дмитриевич (1902–1974). Герой Советского Союза (1937). Родился в польском г. Ломжа. В 1918 г. окончил гимназию. В 1921 г. окончил курсы подготовки при Военной электротехнической школе РККА и был назначен инструктором по радио в Военную школу специальных служб ВВС РККА (нынешнее ТВВАИУ). Один из первых полярных лётчиков страны. В 1928 г. в составе экипажа Б. Г. Чухновского искал экспедицию У. Нобеле. В мае 1930 г. уволен в резерв РККА и стал лётчиком Севморпути. В 1936 году участвовал в проводке Северным морским путём эскадренных миноносцев «Сталин» и «Войков» на Тихий океан.

В 1937 г. в должности командира самолёта АНТ-6 «Н-172» участвовал в доставке на Северный полюс экспедиции И. Д. Папанина. В 1937–1938 гг. участвовал в поисках пропавшего самолёта С. А. Леваневского. Возглавлял авиационный отряд по спасению экипажей судов «Сибиряков», «Малыгин» и «Седов», затёртых льдами. Один из основоположников новых методов ледовой разведки. В годы Великой Отечественной войны участвовал в боевых действиях, на бомбардировщике Пе-8 летал в глубокий тыл врага.

После войны работал лётчиком-испытателем НИИ ВВС, начальником аэронавигационного отдела УПА. Награждён тремя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны 1-й ст., медалями.

Асямов Сергей Александрович (1907–1942). Герой Советского Союза (1942, посмертно). Родился в г. Красноярск. В Советской Армии в 1929–1933 гг. и с июня 1941 г. По окончании в 1931 г. Ейского военноморского авиационного училища – лётчик-инструктор, с 1933 – лётчик ГВФ, с 1935 – лётчик Ленской авиационной группы Главсевморпути. На фронтах ВОВ с июля 1941 г. Командир корабля 746-го авиац. полка (3-я авиац. див. АДД). К январю 1942 г. совершил 48 боевых вылетов. 29.4.1942 погиб в авиакатастрофе на территории Великобритании при подготовке перелёта советской правительственной делегации. Награждён орденами Ленина и Красного Знамени, медалью.

Бабенко Алексей Фёдорович (1923–1996). Герой Советского Союза (1955). Родился в г. Миргород Полтавской обл. Окончил среднюю школу в 1940 г. В Советской Армии с 1941 г. Окончил Чугуевскую военную авиационную школу лётчиков в 1945 г., служил в авиационных частях. Одним из первых осваивал вертолёт в советских ВВС. В 1954 г.

первым на вертолётe достиг Северного полюса. За мужество и героизм, проявленные при полётах в Арктике, присвоено звание Героя Советского Союза. Заслуженный военный лётчик СССР. С 1978 г. – в запасе. Работал инженером-конструктором на заводе. Награждён орденами Ленина, Октябрьской Революции, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Бабушкин Михаил Сергеевич (1893–1938). Герой Советского Союза (1937). Родился в д. Бордино (ныне в черте Москвы) В 1915 г. окончил Гатчинскую военную авиационную школу, работал в ней инструктором. В 1920 г. участвовал в партизанском движении на Дальнем Востоке. С 1923 г. в ГВФ. Служил в Арктике, занимаясь аэрофотосъёмкой. Участвовал в поисках экспедиции У. Нобиле (1928), экспедиции ледокола «Челюскин» (1933–1934), высокоширотной экспедиции ледокола «Садко» (1935), в высадке группы И. Д. Папанина на Северный полюс (1937), в поисках пропавшего самолёта С. А. Леваневского (1937–1938). Депутат Верховного Совета СССР 1-го созыва. 18 мая 1938 г. погиб при катастрофе самолёта Г-2 «Н-212» под Архангельском. Награждён орденами Ленина, Красного Знамени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды.

Бассейн Флегонт Иванович (1902–1978?). Родился в г. Камышлов Свердловской обл. В 1918 г., после ремесленной школы, работал токарем. В 1921 г. добровольно ушёл в Красную Армию. Служил сапёром, затем мотористом самолётов «Илья Муромец». Принимал участие в разгроме войск Врангеля и в борьбе с белофиннами. После был направлен в Московскую школу лётчиков. В 1925 г., после демобилизации из Красной Армии, работал в авиамастерских общества «Добролёт». С 1928 г. перешёл на лётную работу бортмехаником на пассажирских авиалиниях.

В Полярной авиации – с 1932 г. В качестве бортмеханика принимал участие в полёте на остров Вайгач. Участвовал в спасении команды парохода «Челюскин», в 1935–1937 гг. в составе экипажа М. В. Водопьянова совершил несколько дальних перелётов в Арктике, в т. ч. высаживал группу И. Д. Папанина на Северный полюс. Вторично достиг полюса в ходе поисков самолёта С. А. Леваневского. Участник советско-финляндской войны. В августе 1941 г. летал на бомбировку Берлина, затем был на испытательной работе в Казани. В 1942 г. в связи с частичной потерей зрения уволился из армии. Работал инженером в институте лётных испытаний, затем – в МАГОНе. В 1954 г. вынужден оставить работу в авиации. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, медалями.

Белобородов Николай Макарович (1930–2010). Герой Социалистического Труда (1976). Активный участник авиационных работ по освоению природных богатств северного края. Окончил Сасовское лётное училище ГВФ (1951) и был направлен на работу в Тюмень. Летал на самолётах По-2, Ан-2. В 1957 г. прошёл переучивание на вертолёт Ми-1, затем освоил вертолёты Ми-4, Ка-18, Ми-6, Ми-8, Ми-10К... Одним из первых перевозил на них тяжёлую нефтегазовую и геологоразведочную технику. Работал пилотом, командиром звена, авиаэскадрильи, лётного отряда, старшим пилотом-инспектором лётно-штурманского отдела Тюменского УГА (1973), заместителем командира Тюменского объединённого авиаотряда по организации лётной работы (1981–1986). Пилот 1-го класса. Много летал на севере Тюменской области по изысканию полезных ископаемых. Звание Героя Социалистического Труда присвоено «За выдающиеся успехи в освоении богатств Тюмени».

Бенкунский Георгий Станиславович (1913–1995). Родился в г. Касимов. В 1933 г. окончил Балашовскую школу ГВФ. Летал по трассе Иркутск – Бодайбо – Якутск. С началом ВОВ – в МАГОНе. На его счету 239 боевых вылетов, в том числе по особым заданиям ГКО. Перегонял самолёты по ленд-лизу из США на фронт. В 1944 г. доставил правительственную делегацию СССР в США на конференцию по подготовке Устава ООН. В гражданской авиации проработал более 40 лет. Работал пилотом, командиром корабля в Полярной авиации, Московском управлении и Центральном управлении международных воздушных сообщений ГА. Освоил самолёты По-2, Ли-2, С-47, Ил-12 и Ил-18. Его безаварийный налёт более 29 тыс. часов. Заслуженный пилот СССР. Награждён четырьмя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Отечественной войны 2-й ст., Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Богомоллов Александр Александрович (1939–1977). Герой Социалистического Труда (1963). Ветеран гражданской авиации Якутии. После окончания Актюбинской школы авиамехаников (1959) был направлен на работу в Якутское управление ГВФ. Проявил себя высококвалифицированным механиком, в числе первых в Якутии освоил техническую эксплуатацию самолетов Ил-12 и Ил-14. Впоследствии, пройдя переучивание на бортового механика, летал на этих самолётах в условиях Крайнего Севера, Заполярья и Арктики. Внёс большой вклад в подготовку борт-механиков Якутского авиапредприятия, в освоение лётной эксплуатации новой авиатехники, прежде всего – турбовинтового самолета Ан-24, на котором первым проложил

авиатрассы в условиях Крайнего Севера. Погиб в авиационном происшествии. Награждён орденом Ленина, знаком «Отличник Аэрофлота».

Бодюлин Яков Васильевич (1892–1976). Первооткрыватель воздушных трасс на Севере. С призывом в царскую армию в 1912 г. был направлен в воздухоплавательную роту авиатехником по обслуживанию самолёта «Ньюпор». В 1920 г. окончил военную школу лётчиков в Егорьевске и был направлен в авиагруппу особого назначения на Западный фронт. С 1922 г. служил в 1-й истребительной эскадрилье в Петрограде. В 1924 г. направлялся в Англию, Германию, Голландию, Италию для закупки новых самолётов. С 1930 г. переведен в ГВФ. Занимался организацией гражданской авиации на Кольском полуострове. Был командиром Апатитского, а затем Петрозаводского авиаотрядов. С 1934 г. создавал новое лётное подразделение ГВФ в Сыктывкаре. В 1936 г. командир 33-го отдельного авиа-отряда ГВФ в Архангельске. При нём в этом районе полёты стали производиться не только зимой, с посадкой на лёд озёр и рек, но и летом. С началом ВОВ авиа-отряд на Кольском полуострове был реорганизован под его командованием в 3-ю транспортно-бомбардировочную авиаэскадрилью в составе 5-го (с 1944 г. – 52-го) отдельного авиаполка ГВФ на Карельском фронте. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды, многими медалями.

Борисов Василий Александрович (1913–1993). Герой Советского Союза (31.12.1942). Родился в с. Гора Пневиц Тверской обл. С 1925 г. жил в г. Богородск (Ногинск) Московской обл., где окончил 7 классов. Работал арматурщиком в управлении «Стальстрой» и на строительстве Ярославского резинового комбината. Окончил в 1933 г. Саратовский авиационный техникум, в 1935 г. – Тамбовскую авиационную школу ГВФ. Служил в Дальневосточном управлении гражданской авиации. С июля 1941 г. – командир эскадрильи спец. группы Аэрофлота по перегонке самолётов на фронт. В Советской Армии с января 1942 г. Командуя звеном 750-го авиаполка (17-я авиац. див. АДД) к июлю 1942 г. совершил 80 боевых вылетов на бомбардировку объектов в тылу противника. С 1946 г. – в запасе. Был назначен начальником авиаотряда Бампроекта. С 1952 г. – начальник Управления воздушного транспорта «Дальстроя», с 1955 г. – командир Магаданского авиапредприятия, с 1959 г. – начальник международного аэропорта Шереметьево, с 1961 г. – в Полярном управлении Аэрофлота. Участник экспедиций в Арктику и Антарктиду. Впервые осуществил групповой перелёт на вертолётах на Северный полюс без сопровождения самолётов.

Заслуженный пилот СССР. Награждён двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Трудового Красного Знамени, многими медалями.

Боровков Виктор Дмитриевич (1916–1995). Герой Советского Союза (1949). Родился в г. Шуя. Окончил 7 классов, школу ФЗУ, работал слесарем на фабрике. В 1939 г. окончил Тамбовское лётное училище ГВФ. Работал пилотом в г. Ташкент. В Советской Армии с 1940 г. Окончил Конотопскую военную авиационную школу пилотов. В начале ВОВ готовил в лётных школах кадры лётчиков-истребителей. С 1943 г. служил в базировавшемся в Уэлькале 2-м авиаполку 1-й КПад, перегонял самолёты для фронта через северные районы Советского Союза.

После войны продолжал службу в авиации. За отвагу и мужество, проявленные при выполнении полётов и посадок на истребителях в Арктике, присвоено звание Героя Советского Союза. Участвовал в боях в Корее. С 1958 г. – в запасе. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., тремя орденами Красной Звезды, медалями.

Бродкин Борис Семёнович (1911–1998). Родился в г. Борисов Минской губернии. В конце 1930-х окончил курсы полярных метеорологов, возглавлял службу погоды УПА ГУСМП. В годы ВОВ служил в 1-й КПад, перегонявшей самолёты из США на фронт. В Номе на Аляске обеспечивал безопасность этих перелётов. Одновременно обучался профессии арктического штурмана. После войны окончил школу лётной подготовки и с 1947 г. более 20 лет летал штурманом в Арктике и Антарктиде. Участвовал в ВВЭ, в ледовой авиаразведке, в высадке и эвакуации дрейфующих станций «Северный полюс». В 1957–1959 гг. – гл. штурман и нач. штаба авиаотряда 3-й САЭ. В экипаже В. М. Петрова совершил на Ил-12 два сверхдальних беспосадочных перелёта: к полюсу недоступности Антарктиды и первый в истории советской полярной авиации рейс к Южному полюсу. Удостоен многих государственных наград, среди которых и бельгийский орден Леопольда, полученный в 1958 г. за спасение бельгийской антарктической экспедиции.

Вертинский Дмитрий Михайлович (1883–1942). Один из первых архангельских лётчиков. Окончил Архангельское техническое училище (1912) и школу авиации (1916). Пилот 1-го класса. Участник Первой мировой и Гражданской войн. Был авиаспециалистом в царской, затем в белой армии, а с 1920 г. – военный лётчик в Красной Армии. С 1925 г.

пилот самолёта в «Добролёте» при Архангельском губернском «Авиахиме». Совершил первый агитперелёт по окрестностям Архангельска протяжённостью 2282 км. С 1929 г. начальник воздушной станции (аэропорта) в Архангельске. С 1935 г. командовал звеном самолётов Ш-2 в Беломорском авиаотряде Главсевморпути. Летал на проводку судов, а с началом Великой Отечественной войны охранял северные конвои кораблей с воздуха. Удостоен государственных наград.

Водопьянов Михаил Васильевич (1899-1980). Один из первых Героев Советского Союза (20.04.1934). Родился в с. Студёнка (ныне в черте г. Липецк). В Красной Армии с 1919 г. Участник Гражданской войны. Окончил летную школу общества «Добролёт» (1928), Московскую летно-техническую школу (1929). Работал в ГВФ. Летал на самолётах по трассам Москва – Иркутск, Москва – Ленинград, первым открыл воздушную линию на о. Сахалин.

В 1928 г. окончил лётную школу «Добролёта», в 1929 г. – Московскую лётно-техническую школу. В качестве бортмеханика, а затем и лётчика участвовал в экспедициях по борьбе с саранчой на Северном Кавказе и в Казахстане. В 1929 г. первым открыл воздушную линию на остров Сахалин. С 1931 г. работал на Центральном аэродроме в лётном отряде газеты «Правда», доставлявшем газетные матрицы в крупнейшие города СССР. Потом летал на гражданских самолётах по дальним воздушным трассам Москва – Ленинград, Москва – Иркутск, на остров Сахалин.

В 1934 г. участвовал в спасении челюскинцев. В 1936-1937 гг. совершал полёты в Арктику, был командиром лётного отряда, доставившего на Северный полюс первую дрейфующую станцию. Участник советско-финляндской войны в должности командира бомбардировщика ТБ-3.

С июля 1941 г. – командир 81-й дальнебомбардировочной авиадивизии. В ночь на 11 августа 1941 г. лично участвовал в налёте на Берлин. Его Пе-8 был подбит и совершил вынужденную посадку на территории, занятой противником. Через линию фронта вернулся к своим. За большие потери был смещён с должности командира дивизии, но продолжал совершать боевые вылеты как рядовой лётчик.

С 1946 г. – в отставке. В 1948-1950 гг. участвовал в высокоширотных экспедициях «Север-1» и «Север-2». Член Союза писателей, активно занимался литературной деятельностью. Награждён четырьмя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й ст., медалями.

Галышев Виктор Львович (1892–1940). Родился в городе Суджа Курской губернии. Участник Первой мировой и Гражданской войн. Окончил Александровское военное училище в Москве (1912). Служил лётчиком в царской армии и в авиаотряде Балтийского флота. Награждён георгиевским золотым оружием. В годы Гражданской войны – командир авиаотрядов ВВФ армии Колчака (1918–1920), затем перешёл на сторону советской власти, инспектор авиации ВФ Советской Восточной армии. В 1920 г. отправлен на авиационные курсы командного состава РККА. После чего был в составе ВВФ Западного фронта Красной Армии (1920–1921). Принимал активное участие в подавлении восстания в Тамбовской губернии (1921), в боях с басмачами в Средней Азии.

В гражданской авиации с 1922 г. В 1925 г. совершает большой перелёт по Европейской части СССР. В 1926 г. проложил новую воздушную линию Красноярск – Туруханск на самолёте «Моссовет». Это был первый зимний перелёт в Сибири. Вскоре он открывает первую на Востоке международную линию Улан-Удэ – Улан-Батор, которая стала первой в созданном Восточно-Сибирском управлении ГВФ. В 1928 г. назначен заместителем начальника Управления Сибирских воздушных линий. В 1929 г. летал из Иркутска на мыс Северный (ныне мыс Шмидта) для спасения пассажиров застрявшего во льдах парохода «Ставрополь» и американской шхуны «Нанук». Работал на Якутской линии, участвовал в розыске лётчика Кальвица на реке Лене, разведывал острова в северной части Байкала. В 1932 г. разведывал маршрут от Якутска до Среднего-Кан на Колыме, в 70-градусный мороз летел до верховьев Индигирки. В 1934 г. принимал участие в спасении челюскинцев. В 1935 г. был назначен командиром Ленской авиагруппы УПА ГУСМП.

В 1938 г. арестован, но в феврале 1939 г. освобождён из тюрьмы. Умер в больнице в 1940 г. Награждён орденом Красного Знамени и двумя орденами Красной Звезды.

Голованов Александр Евгеньевич (1904–1975). Родился в Нижнем Новгороде. В 8-летнем возрасте его отдали в Александровский кадетский корпус. В Красной Армии с мая 1919 г. Участник Гражданской войны. В 1924–1933 гг. работал в органах ОГПУ. В 1932 г. окончил школу ОСОАВИАХИМа и до 1941 г. работал в ГВФ. С 1935 г. – начальник Восточно-Сибирского управления ГВФ. Открывал новые воздушные линии в Якутии. Сам часто летал по трассе Иркутск – Якутск в качестве линейного пилота. В 1936 г. введён в состав Совета при начальнике ГУ ГВФ. Затем был переведён в Московское управление ГВФ, шеф-пилот эскадрильи особого назначения. В 1938 г. его налёт составил миллион км. Участвовал в боях на Халхин-Голе и в войне с Финляндией. В феврале 1941 г. назначен командиром 212-го полка

дальнебомбардировочной авиации, а с августа 1941 года – командиром 81-й авиационной дивизии дальнего действия.

Маршал авиации (1943), Главный маршал авиации (1944). С декабря 1944 г. командующий 18-й ВА, в которой была собрана вся дальнебомбардировочная авиация. Лично участвовал в дальних бомбардировочных рейдах. В 1946 г. – командующий дальней авиацией СССР. В 1948 г. был снят со своего поста. В 1950 г. окончил Академию Генерального штаба. В 1952 г. был назначен командующим 15-м гв. воздушно-десантным корпусом. После смерти И. В. Сталина отправлен в запас.

В 1958–1966 гг. – зам. начальника НИИ ГВФ. В 1955 г. участвовал в арктической экспедиции «Север-7». Награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, тремя орденами Суворова 1-й ст., орденом Красной Звезды, медалями, орденами иностранных государств, знаком «Отличник Аэрофлота».

Голованов Виктор Иванович (р. 1937). Единственный в мире лётчик-полярник, занесенный в Книгу рекордов Гиннеса, осуществивший посадки самолётов на Северном и Южном полюсах. Окончил Сасовское летное училище ГВФ. С 1961 г. пилот Полярного УГА, выполнял ответственные задания аварийно-спасательной службы западного сектора Арктики (Тикси – Северный полюс – Мурманск). Активный участник открытий и добычи нефти и газа на Ямале. Осуществлял обеспечение высокоширотных экспедиций и проводку отечественных подводных лодок через Северный полюс. Один из авторов геологической карты Антарктиды. Пилот 1-го класса. Налетал 17 521 час, в основном в Антарктиде и Арктике. Освоил самолёты По-2, Як-12, Ан-6, Ан-2, Ли-2, Ил-14, Ан-24, Ан-30. Действительный член Российского географического общества. Награждён орденом «Знак Почёта», медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Головин Павел Георгиевич (1909–1940). Герой Советского Союза (1937). Родился в г. Наро-Фоминск. В 1930 г. окончил Московский спортивный техникум, в 1933 г. – Тушинский аэроклуб «Осоавиахима», работал в нём инструктором. С 1934 г. работал пилотом Управления полярной авиации. Участвовал в ледовой разведке и проводке судов в Арктике, в высадке первой советской полярной экспедиции И. Д. Папанина. 5 мая 1937 г. экипаж П. Г. Головина на самолёте АНТ-7 при выполнении ледовой разведки первым из советских лётчиков пролетел над Северным полюсом. Доставленные им данные позволили впервые в мире успешно осуществить посадку отряда тяжёлых самолётов на Северном полюсе и создать там дрейфующую станцию «СП-1». Участвовал в поисках пропавшего самолёта С. А. Леваневского. С 1939

г. на испытательной работе. Участвовал в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. 27.4.1940 г. погиб при испытании самолёта. Награждён орденами Ленина, Красного Знамени, Красной Звезды, медалью.

Гончаров Игорь Сергеевич (р. 1933). Герой Социалистического Труда (1973). Окончил военно-авиационное училище (1954). В 1954–1973 гг. служил в Арктике, неоднократно участник воздушных высокоширотных экспедиций в бассейне Северного Ледовитого океана. С 1962 г. – участник советских антарктических экспедиций, в 1963 г. открывал научную южно-антарктическую станцию «Молодежная». В 1970-е годы – штурман авиационной эскадрильи Управления гражданской авиации Центральных районов и Арктики. Участник ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС в 1986 г. Имеет государственные награды.

Грацианский Алексей Николаевич (1905–1987). Герой Советского Союза (1957). Родился в Киеве. Окончил Киевский политехнический институт (1926), Харьковское лётное училище ГВФ (1928). С 1929 г. работал лётчиком-испытателем в ОКБ К. А. Калинина. С 1934 г. в Полярной авиации. Летал на линиях Иркутск – Якутск – Тикси, Красноярск – Игарка – Диксон. В 1937 г. испытывал купленную в США амфибию S-43, на которой участвовал в поисках пропавшего экипажа С. А. Леваневского. Обеспечивал проводку судов по СМП и работу полярных экспедиций. В 1940–1958 гг. снова на лётно-испытательной работе. Звание Героя Советского Союза присвоено за мужество и героизм, проявленные при испытаниях авиатехники. В 1958–1965 гг. заместитель Генерального конструктора в ОКБ О. К. Антонова. Награждён тремя орденами Ленина, медалями.

Дедушенко Константин Евсеевич (1893–1933). Один из первых лётчиков общества «Добролёт». Окончил Московскую школу авиации (1916). Участник Первой мировой и Гражданской войн. Воевал на германском фронте, участвовал в боях против белой армии. С 1924 г. работал в обществе «Добролёт». В 1930 г. был командирован в Управление воздушной линии Архангельск – Сыктывкар лётчиком I категории. Выполнил первый пассажирский рейс с Архангельского ледового аэродрома. Лётный талант пилота ярко раскрылся при разведке на зверобойных промыслах. Впервые обследовал Чешскую Губу и район около Святого Носа. Вёл воздушную рекогносцировку района гибели ледокола между Зимнегорским и Керецким маяками. Испытывал новый отечественный самолёт «Сталь-2» в суровых условиях Севера. Погиб 17 сентября 1933 г. при испытаниях нового

самолёта К-5. Награждён орденом «Георгиевский крест», медалью «За храбрость», Почётным жетоном и грамотой Всероссийского общества «Добролёт».

Дончук Василий Иванович (1910–1944). Герой Советского Союза (1944, посмертно). Родился в Киеве. Воспитывался в детдоме. С 1931 г. жил в Хабаровске. Окончил аэроклуб и Ейское училище ГВФ (1934), работал лётчиком Полярной авиации в Хабаровске, на трассах Заполярья и Дальнего Востока. В 1937–1938 гг. проходил службу в Красной Армии. Участник боёв у озера Хасан. Перед войной (1940–1941 гг.) командовал Югорским авиаподразделением Республики Коми. В ноябре 1941 г. на одном из самолётов, выделенных для фронта, добровольцем вылетел на Карельский фронт. Участвовал в боях командиром транспортной эскадрильи, затем экипажа скоростного бомбардировщика. С мая 1944 г. гвардии майор Дончук командовал 108-й отд. развед. авиац. эскадрильей (7-я возд. армия). Проявил героизм и лётное мастерство при защите Советского Заполярья. Совершил 270 вылетов на дальнюю разведку объектов, живой силы и техники, выброску десантов, по бомбардировке объектов противника. Погиб, выполняя авиаразведку в глубоком тылу противника, в р-не г. Киркенес (Северная Норвегия).

Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 2-й ст., Красной Звезды, медалями.

Доронин Иван Васильевич (1903–1951). Герой Советского Союза (1934). Родился в с. Каменка Саратовской обл. В 1920 г. поступил на курсы морских техников. После окончания в 1930 г. Севастопольской лётной школы направлен в общество «Добролёт». Летал в экипаже полярного лётчика Б. Г. Чухновского, обслуживающего суда Карской экспедиции. По завершении навигации 1930 г. переведён в Управление Сибирских воздушных линий пилотом на трассу Иркутск – Бодайбо – Якутск. Участвовал в открытии новой линии Якутск – Среднекан (Колыма) через Верхоянский хребет. В 1934 г. был включён в состав экспедиции по спасению экипажа п/х «Челюскин». На поврежденном самолёте вывез с льдины двух человек. Затем за семь рейсов перевез 30 спасенных из Ванкарема в Уэлен и бухту Провидения. После возвращения с Чукотки поступил на инженерный факультет ВВА им. Н. Е. Жуковского. По окончании в 1939 г. стал начальником лётно-испытательной станции Центрального аэродрома им. М. Фрунзе на Ходынском поле.

В октябре 1941 года возглавил лётно-испытательную станцию авиазавода № 1 в Куйбышеве. Позднее его перевели начальником такой же станции на авиазаводе № 301, расположенном в подмосковных Химках. С 1947 г. – в отставке по болезни. Награждён двумя орденами

Ленина, орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями.

Есаян Рубен Татевосович (р. 1946). Герой Российской Федерации (2006). Заслуженный лётчик-испытатель РФ (1999). Родился в г. Ереван. Занимался в аэроклубе, впервые поднялся в воздух в 17 лет. Окончил Сасовское лётное училище гражданской авиации, Ленинградскую академию гражданской авиации, Школу лётчиков-испытателей МАП СССР им. М. М. Громова (1987). Работал командиром воздушного судна в УГА Армянской ССР. В 1981–1984 гг. находился в служебной командировке в Анголе, командир Як-40 министра обороны Анголы. Затем – начальник лётно-штурманского отдела УГА Армянской ССР. С 1986 г. работает в ГНИИ ГА на лётно-испытательной работе. Проводил испытания большого количества типов и модификаций самолётов, в том числе Ту-334, Ту-154, Ил-76МФ, Ил-96, Ил-114. На самолёте-амфибии Бе-200 в 2004 году установил 5 мировых авиационных рекордов. Занимался моделированием внештатных ситуаций в воздухе для установления причин воздушных аварий и катастроф.

В 2001 г. впервые после 10-летнего перерыва выполнил на самолёте Ил-76 рейс в Антарктиду. В 2007 г. провёл операцию по десантированию на станцию «Восток» с Ил-76ТД платформ с топливом. Заместитель Генерального директора – начальник лётно-испытательного центра ГосНИИ ГА. Продолжает летать в Антарктиду с посадками на ледовые аэродромы. Награждён орденами Дружбы и Мужества.

Задков Василий Никифорович (1907–1996). Герой Советского Союза (1949). Родился в г. Владивосток. Окончил 9 классов в 1925 г. С 1926 г. работал на «Дальзаводе» подручным электросварщика. В Советской Армии с 1927 г. В 1928 г. окончил Ленингр. школу ВВС, в 1929 г. – Севастопольскую школу военно-морских лётчиков. Служил в ВВС ЧФ, затем командиром звена Энгельсской школы военных лётчиков. Участник советско-финской и Великой Отечественной войн.

Звание Героя Советского Союза присвоено за отвагу и героизм, проявленные при выполнении заданий правительства в Арктике. Продолжительное время летал в условиях Арктики. Награждён двумя орденами Ленина, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденом Красной Звезды, медалями.

Замятин Иван Петрович (1913–2003). Герой Советского Союза (1949). Родился в д. Новосёлки Тульской обл. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище (1938). Служил в авиации ТОФ. В 1944–

1945 гг. составе специальной группы полковника М. Н. Чибисова участвовал в перегонке гидросамолётов из США в СССР. В 1949 г. в качестве командира самолёта Ли-2 участвовал в ВВЭ «Север-4». Совершил несколько десятков полётов для перевозки грузов и личного состава экспедиции. Возглавил спасение экипажа самолёта, потерпевшего аварию возле Северного полюса, выполнив полёт на максимальную дальность своего Ли-2.

В 1955–1957 гг. командовал авиаполком, затем Отдельной транспортной эскадрильей авиации ВМФ. С августа 1959 г. – в запасе. Работал руководителем полётов в Домодедовском аэропорту. Награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны и Красной Звезды, медалями.

Иванов Виктор Сергеевич (1937–2008). Герой Социалистического Труда (1982). В 1957 г. окончил школу ДОСААФ. Работал инструктором Кировоградского областного аэроклуба. В гражданской авиации с 1961 г. – пилот самолёта Як-12 в Тюменском авиапредприятии. С 1963 г. летал на вертолётах Ми-4, Ми-6, Ми-10К. Вся лётная деятельность проходила на севере Тюменской области. Внёс большой личный вклад в развитие нефтяной и газовой промышленности области. Одним из первых освоил полеты на вертолётах Ми-6 и Ми-10К, участвовал в государственных испытаниях этих машин в условиях Крайнего Севера. Широко применял передовую технологию перевозки крупногабаритных грузов (в том числе опор ЛЭП-500) в собранном виде на внешней подвеске. Участвовал в строительстве железных дорог Ивдель – Обь, Тюмень – Сургут – Нижневартовск, Сургут – Новый Уренгой. С 1998 г. на пенсии. Награждён орденом Ленина (1971).

Кальвиц Отто Артурович (1889–1930). Один из первых полярных лётчиков. Окончил школу Красных морских лётчиков. Во время гражданской войны в составе авиации Балтийского флота участвовал в боях под Петроградом. В декабре 1921 г. откомандирован на Карельский фронт командиром звена 1-го разведывательного гидроотряда, которым командовал Б. Г. Чухновский. В 1925 г. участвовал в северной гидрографической экспедиции на Новую Землю, где вместе с Б. Г. Чухновским не только провел разведку рельефа дна в прибрежной полосе, сфотографировал берега Новой Земли с целью внесения поправок в карты, но и собрал информацию о ледовой обстановке на пути следования судов Карской экспедиции, которые везли импортные грузы в устья Оби и Енисея. В 1926 г. первым поднял самолёт в восточном секторе Арктики, выполнил облёт о. Врангеля. С 1927 г. пилот Бурят-Монгольской авиалинии, с 1928 г. – воздушной

линии Иркутск – Якутск. В 1929 г. участвовал в северной экспедиции «Добролёта». Погиб в 1930 г. в авиакатастрофе.

Каминский (Воронин) Михаил Николаевич (1905–1982). Родился в с. Логино Калужского уезда. В 1922 г. поступил на рабфак в Москве, затем работал бетонщиком. В 1926 г. – секретарь волостного комитета. Тогда же сменил фамилию с Воронина на Каминского. Осенью 1927 г. откомандирован в Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС. В 1930 г. – военлёт в Ростове. С февраля 1933 г. – лётчик-испытатель в ОКБ ВВС. В Полярной авиации с 1935 г. Осваивал авиалинии Чукотки, участвовал в поисках экипажа С. Леваневского, был одним из пионеров применения авиации в геологических работах. Весной 1941 г. был вторым пилотом самолёта «Н-169», впервые достигшего арктического полюса относительной недоступности. С началом ВОВ летал северными трассами, вёл ледовую и морскую разведку. С февраля 1943 г. и до конца войны – командир бомбардировщика Пе-8. Участник парада Победы в 1945 г. Затем вернулся в Полярную авиацию. Проводил аэрофотосъёмку, участвовал в ВВЭ «Север», испытывал и активно внедрял самолёт Ан-2 для обслуживания полярных станций. Первым из полярных лётчиков закладывал традицию многолетних зимовок в Арктике. В 1957–1958 гг. на Ан-2 участвовал в двух экспедициях в Антарктиду. Провёл большую работу по аэрофотосъёмке её побережья. После ухода в 1960 г. на пенсию занялся литературной деятельностью. Неоднократно награждён орденами и медалями.

Каминский Эдуард Павлович (р. 1936). Окончил Батайское военное авиационное училище (1958). В гражданской авиации с 1959 г. Пилот 1-го класса. Общий налёт 22 870 часов. В 1962–1969 гг. в Полярной авиации. Выполнял задания по обслуживанию высокоширотных экспедиций на дрейфующих станциях, проводке караванов судов во льдах Северного Ледовитого океана, спасению терпящих бедствие во льдах и на побережье. С 1969 г. работает в Центральном управлении международных воздушных сообщений ГА. Одним из первых в Аэрофлоте освоил полёты на сложные высокогорные аэродромы Кабула (Афганистан), Аддис-Абебы (Эфиопия), Катманду (Непал). Неоднократно выполнял полётные задания в горячие точки планеты – Анголу, Республику Чад, Ливан, Лаос, Вьетнам, Афганистан. Командир воздушного судна ОАО «Аэрофлот – Российские международные авиа-линии». Награждён орденом Красного Знамени, медалями.

Кекушев Николай Львович (1898–1978). Родился в Москве. Окончил кадетский корпус, Сергиевское артиллерийское училище, участник Первой мировой войны, в 1918 г. перешёл в Красную армию, воевал против Деникина и белополяков. В 1921 г. поступил в электротехнический институт, затем на курсы бортмехаников. Участвовал в открытии первых воздушных линий в Средней Азии. В 1924 г. был награжден орденом Красного Знамени Хорезмской ССР. В 1931 г. вместе с М. В. Водопьяновым совершил первый зимний перелёт Москва – Сахалин.

В марте 1931 г. был арестован и отправлен на 5 лет в Усть-Ухтинские лагеря. По ходатайству М. В. Водопьянова обслуживал гидросамолёт. В декабре 1931 г. освобождён из-под стражи и стал бортмехаником в ГУСМП. В 1937 г. участвовал в первой экспедиции на Северный полюс в экипаже П. Г. Головина. В 1937–1938 гг. участвовал в поисках экипажа С. А. Леваневского.

В 1938 г. налетал уже миллион километров в арктическом небе. В 1939 г. был премирован за восстановление самолёта «Локхид» после его аварии в Усть-Пуре. Во время советско-финляндской войны работал на проводке судов в Белом море.

В годы ВОВ совершил 76 боевых вылетов и ряд ответственных полётов в Арктику, участвовал в эвакуации жителей из блокадного Ленинграда. В 1943 г. служил в АДД, нашёл и атаковал несколько подводных лодок врага. По окончании войны перегонял трофейные самолёты из Германии в СССР.

В 1947–1948 гг. участвовал в высокоширотной экспедиции к Северному полюсу. Общий полёт за время службы составил почти 2 млн. км, или 10 тыс. лётных часов. В августе 1948 г. вновь арестован, сидел в джезказганских лагерях. Выпущен на свободу в 1954 г., реабилитирован в 1956 г. Работал инженером отряда вертолётов. С 1960 г. на пенсии. Написал книгу воспоминаний «Звериада». Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, знаком «Почётный полярник СССР».

Кириллов Михаил Михайлович (1911–1984). Герой Советского Союза (1944). Родился в Москве в семье рабочего. Окончил машиностроительный техникум (1928). Работал техником на заводе. В 1930 г. окончил курсы лётнабов-аэрофотосъёмщиков, работал по специальности в «Госаэрофотосъёмке». Участник создания первых детальных карт Сибири, Забайкалья, Дальнего Востока, Заполярья и Крайнего Севера. В 1938 г. окончил Тамбовскую школу лётчиков ГВФ. Работал пилотом 208-го отряда ГВФ в Челябинске.

С августа 1942 г. воевал в Авиации дальнего действия. К октябрю 1944 г. совершил 165 боевых вылетов. После войны работал в Полярной авиации. Стал пионером аэрофотосъёмки Антарктиды. После ухода из авиации жил в Москве, работал в МВД. Награждён орденами Ленина,

Красного Знамени, Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», медалями, иностранным орденом.

Козлов Матвей Ильич (1902–1980). Один из первых советских полярных лётчиков. Родился в дер. Б. Турово Вологодской губернии. В 1924 г. окончил училище комсостава флота в г. Ленинграде, а в 1926 г. – курс Высшей военной школы морских лётчиков в г. Севастополе. До 1931 г. служил в ВВС ЧФ и КБФ, затем командиром самолёта «Комсеверпуть» осваивал первые воздушные линии Красноярского края. В 1932 г. совершил первый перелёт Красноярск – Дудинка – Волочанка – Хатанга в экипаже А. Алексеева на гидросамолёте «Н-2». Через два года в Дудинке была организована гидроавиабаза Полярной авиации. Позже летал на полуостров Таймыр. Впервые в истории авиации произвёл посадку на мысе Челюскин, затем летал на площадки архипелага Северная Земля. Вёл ледовую разведку для караванов судов Главсевморпути и при высадке на дрейфующую льдину экспедиции И. Д. Папанина. В августе 1938 г. установил рекорд по проведению глубокой ледовой авиаразведки.

Участвовал в войне с белофиннами в составе 57-го авиаполка ВВС КБФ. Затем перешёл в МАГОН УПА. Участник ВОВ в составе 2-й авиагруппы ВВС Северного флота и 80-й отдельной авиаэскадрильи ВВС ЧФ. С августа 1942 г. на Красноярской воздушной трассе ВВС КА – зам. командира 5-го Пап 1-й КПад. Осенью 1943 г. находился в оперативном подчинении командира Беломорской авиационной группы ВВС СФ. С мая 1944 по июнь 1947 гг. – начальник штаба Игарской авиагруппы Управления Полярной авиации ГУСМП, затем переведён в МАГОН.

В 1955 г. уволен в запас. Был участником семи высокоширотных экспедиций. Награждён тремя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, орденом Трудового Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й ст., Красной Звезды, медалями. Почётный полярник, пилот ГВФ 1-го класса.

Колошенко Василий Петрович (р. 1922). Герой Советского Союза (1971). Родился в с. Стрельники Черниговской обл. Окончил среднюю школу. В Советской Армии с осени 1941 г. В 1944 г. окончил Тамбовскую военную школу лётчиков и штурманов. Работал инструктором. С 1946 г. – в запасе. В 1953–1960 гг. работал в Полярной авиации. Участвовал в ледовых разведках, проводке судов, работал на дрейфующей станции «СП-5» и в составе 2-й САЭ. В 1960–1980 гг. лётчик-испытатель ОКБ М. Л. Миля. В 1966 г. на вертолёте Ми-6 тушил лесные пожары во Франции. Установил 15 мировых рекордов на вертолётах. Звание Героя Советского Союза присвоено за мужество и героизм, проявленные при

освоении новой военной техники. Награждён орденами Ленина, Красной Звезды, медалями. Заслуженный лётчик-испытатель СССР.

Корф Семен Яковлевич (1891–1970). Один из старейших лётчиков. С началом Первой мировой войны призван в армию и вскоре за личную храбрость произведён в офицеры. Окончил Севастопольскую школу лётчиков и Киевскую школу лётчиков-наблюдателей. Участвовал в боевых действиях в составе одного из авиационных отрядов, был дважды ранен. До апреля 1920 г. – в составе авиации армии Колчака. Затем в распоряжении Штаба Красного ВФ. С августа 1920 г. начальник авиаотряда, затем начальник штаба ВФ Западного фронта. Принимал участие в боевых действиях против Польши. В марте – сентябре 1921 г. возглавлял специально созданную авиаэскадрилью при подавлении восстаний в Кронштадте и в Тамбовской губернии. С октября 1921 г. начальник ВВФ Московского ВО, затем Западного фронта. В 1923 г. главный инспектор строевой и технической инспекции РККВВФ.

В 1926 г. направлен в распоряжение общества «Добролёт». Возглавлял экспедиции по прокладке воздушных трасс, составлял лоции воздушных путей в Средней Азии, Сибири, Монголии, Закавказье. В тяжелейших условиях проводил изыскания на Дальнем Востоке, Камчатке, Сахалине, Чукотке, Охотском побережье. После назначен заместителем начальника Правления Сибирских воздушных линий ГВФ. В 1928 г. – новая экспедиция в Якутию, в 1930-м он возглавляет строительство почтово-пассажирской авиатрассы Москва – Ташкент. В 1935 г. перешёл на работу в Аэрографический институт, начал изучение Дальневосточного Севера.

В феврале 1939 г. был арестован и отправлен на 15 лет в лагеря. В 1955 г. приговор был отменён. В гражданской авиации проработал до 1959 г. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, медалями.

Котов Илья Спиридонович (1912–1961). Герой Советского Союза (1949). Родился в г. Моздок. После окончания 9 классов и школы ФЗУ работал слесарем завода «Ростсельмаш». В 1931 г. по путёвке комсомола направлен в Батайскую авиационную школу ГВФ, которую окончил в 1933 г. Летал на авиалиниях Уральского управления ГВФ. В 1937 г. участвовал в поисках экипажа С. А. Леваневского, после чего был переведён в Полярную авиацию. В ВМФ с 1941 г. На фронтах ВОВ с ноября 1941 г. по май 1942 г. Воевал в составе Беломорской военной флотилии. Совершил более 30 вылетов для выполнения специальных заданий.

После войны – командир экипажа самолёта Главсевморпути. В 1948–1950 гг. совершал полёты в глубь Северного Ледовитого океана с

посадками на дрейфующие льдины. Обеспечивал работу дрейфующих станций «СП-2», «СП-3», «СП-6». Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, тремя орденами Трудового Красного Знамени, медалями.

Кравченко Евгений Дмитриевич (р. 1939). Окончил Балашовское высшее военное авиационное училище (1960). Из-за сокращения Н. С. Хрущёвым Вооружённых сил вскоре перешёл в гражданскую авиацию. Начинал командиром самолёта Ил-14 в Ярославском ОАО. Имеет стаж 30-летней безаварийной лётной работы. Освоил самолёты Ан-24, Ли-2, Ил-14, Ил-18Д. Пилот 1-го класса. Налетал более 17 тыс. часов, большей частью в условиях Заполярья и Антарктиды. Закончил службу командиром Антарктического лётного отряда УГАЦ в Мячкове. Активный участник и организатор 13 арктических экспедиций с посадками на дрейфующий лёд, а также 13 советских антарктических экспедиций. Семь раз возглавлял лётный отряд в Антарктиде (из них двух – с зимовками).

Выполнил около 400 полётов по одной из самых трудных трасс планеты: станция «Мирный» – станция «Восток». В Арктике и Антарктиде в сложных условиях не раз спасал жизни людей. Подготовил 23 командира воздушных судов, более 30 вторых пилотов. Лауреат Государственной премии СССР. Награждён медалями, знаками «Отличник Гидрометеослужбы СССР», «Отличник Аэрофлота».

Крузе (Круус) Леонард Густавович (1899–1966). Родился на хуторе Кяпа Тартузского уезда Лифляндской губернии. Участник Первой мировой войны. После 1917 г. служил в Красной армии. В 1923 г. окончил Петроградскую высшую кавалерийскую школу и сразу же поступил в лётное училище. В 1925 г. получил звание лётчика-наблюдателя. Участвовал в аэрофотосъёмках. В 1930 г. окончил Оренбургское лётное училище и был оставлен в нём инструктором. Через год перешёл в ГВФ. В 1934 г. стал командиром 31-го транспортного авиаотряда в Пулково. С 1935 г. – пилот гидросамолёта МР-6 «СССР Ж-1» Народного комиссариата путей сообщений. Проводит аэрофотосъёмку местности, по которой должна была пройти Байкало-Амурская магистраль. В том же году совершил рекордный для того времени перелёт Ленинград – Иркутск – Нордвик протяжённостью около 10 тыс. км.

В 1937 г. перешёл на работу в УПА командиром самолёта П-5 «Н-128». 12 мая совершил вылет в сложных метеоусловиях для определения погоды в районе полюса. В начале 1940 г. участвовал в походе ледокола «И. Сталин» для освобождения из льдов парохода «Г. Седов». Совершенствовал методы ледовой разведки. В годы ВОВ

осуществлял грузопассажирские перевозки у побережья Якутии и Чукотки, на самолёте Си-47 летал через Тихий океан в США. После войны руководил ремонтными работами по восстановлению трофейных самолётов в Лейпциге, затем вернулся в Москву. В 1950-х годах был руководителем полётов аэропорта Амдерма. К концу своей 30-летней лётной карьеры преодолел по воздуху 3 млн. 600 тыс. км. После выхода на пенсию жил в Москве. Награждён Георгиевскими крестами 3-й и 4-й ст., двумя орденами Ленина, орденом Красной Звезды, медалями.

Кузнецов Александр Алексеевич (1904–1966). Герой Советского Союза (1949). Родился в с. Щербово Тверской обл. До 17 лет учился и работал в своей деревне, затем учился в Петроградском институте гражданских инженеров. В 1923 г. по путевке комсомола был направлен служить в Военно-Морской флот. В 1927 г. окончил военноморское училище им. М. В. Фрунзе, в 1932 г. – Ейскую школу военноморских лётчиков. Служил командиром авиазвена на Балтике, командиром отдельной авиаэскадрильи дальних разведчиков, начальником штаба ВВС Балтийского флота (1938–1939 гг.). Участник советско-финляндской войны. Окончил курсы усовершенствования высшего начсостава при Военно-морской академии (1940), командовал ВВС СФ. Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 г. Совершил 70 боевых вылетов. С конца 1943 г. – командующий ВВС Тихоокеанского флота, с марта 1945 г. – начальник Таллинского Военно-морского авиационного училища. С 1946 г. в звании генерал-майора авиации был назначен начальником Полярной авиации и первым заместителем начальника ГУСМП, а в 1948 г. – начальником ГУСМП. Руководил первыми высокоширотными воздушными экспедициями в приполярном районе Арктики с посадкой бомбардировщиков и истребителей на ледовые аэродромы. Лично вылетал на ледовую разведку и организовывал работу аэродромов для научной и боевой работы в районе полюса.

С 1953 г. в звании генерал-лейтенанта авиации командовал ВВС 4-го ВМФ на Балтике. С 1956 г. был старшим военным советником командующего авиации ВМФ Китая. В 1959 г. по состоянию здоровья уволился в запас. Награждён четырьмя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, медалями.

Кузьмин Валерий Ильич (1918–1983). Герой Социалистического Труда (1973). Заслуженный пилот СССР. Заслуженный работник народного хозяйства ЯАССР. Почётный гражданин города Якутска. Родился в с. Иннях Олёкминского р-на Якутской АССР. Окончил Ульяновскую объединённую школу инструкторов-лётчиков Осоавиахима (1937). Работал пилотом-инструктором аэроклуба, пилотом 234-го

авиаотряда специального применения и Ленской авиагруппы Полярной авиации. Участник Великой Отечественной войны, перегонял американские самолёты по трассе Аляска – Сибирь. С 1946 г. в Якутском управлении ГВФ. Летал командиром корабля, возглавлял объединённые авиаотряды в Нижнеколымске и Якутске. Его налёт свыше 18 тыс. часов. Освоил самолёты 12 типов, стоял у истоков регулярных перевозок на первых реактивных самолётах Аэрофлота. Награждён орденами Ленина, Красной Звезды, тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом «Знак Почёта», многими медалями. Имя ветерана гражданской авиации Якутии носят теплоход, самолёт Ту-154М авиакомпании «Якутия», школа в Якутске.

Куканов Фёдор Кузьмич (1904–1964). Родился в Царском селе. В 1928 г. окончил высшую школу морских лётчиков в г. Севастополе. В Управлении Полярной авиации работал с 1933 г. по 1941 г. на должностях пилота-инструктора и командира отдельного авиазвена на мысе Шмидта. На самолёте ЮГ-1 с профессором С. В. Обручевым провёл аэрофотосъёмку Чукотского массива. Вёл ледовую разведку при проводке морских судов, в том числе при переходе летом 1934 г. ледореза «Литке» из Владивостока в Мурманск за одну навигацию. В октябре 1934 г. как командир Чукотской лётной авиагруппы сделал 13 рейсов к зимующим во льдах судам и вывез на материк 93 человека. Затем он должен был лететь на ледовую разведку для п/х «Челюскин», но на взлёте сломал шасси и непосредственно не участвовал в эвакуации лагеря.

В годы ВОВ служил в Заполярье. В декабре 1944 г. направлен в МАГОН. Командиром самолёта выполнял ледовую разведку и грузоперевозки в Арктике. Награждён орденами Трудового Красного Знамени и Красной Звезды, медалями.

Куксин Олег Архипович (1912–1984). Герой Социалистического Труда (1949) Родился в Маньчжурии, в г. Нингута. В 1930 г. после окончания школы поступил в г. Владивостоке в Морской техникум на радиоотделение. В 1932 г. стал старшим радистом ледореза «Ф. Литке», затем работал в Балтийском морском пароходстве.

С 1937 г. – в Полярной авиации. Бортрадистом самолёта «Н-172» участвовал в поисках самолёта С. А. Леваневского. Зимовал на станции о. Рудольфа, поддерживая связь с первой дрейфующей станцией «Северный полюс». С 1939 г. работал в МАГОН УПА. В 1939–1940 гг. находился на о. Рудольфа в составе экипажа лётчика Г. К. Орлова. В 1941 г. в экипаже В. Н. Задкова совершил первый полёт в США, в Сиэтл, через Аляску.

Во время ВОВ участвовал в выполнении специальных заданий, ледовых разведках, проводке судов и военных кораблей по Северному морскому пути, переброске боеприпасов в район Ленинграда.

В дальнейшем в качестве бортрадиста участвовал в ВВЭ «Север-2» и «Север-4», в ледовых разведках и во 2-й КАЭ. В общей сложности в Арктике и Антарктике налетал более 3 млн. км. и более 12 тыс. часов. В конце 1960 г. по состоянию здоровья был снят с лётной работы и переведён в 254-й авиаотряд УПА ГВФ инженером по спецоборудованию, а затем в 24-й Учебно-тренировочный отряд УПА ГВФ. В 1970–1980 годах работал преподавателем на Курсах полярных работников ГУ Гидрометеослужбы. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, двумя орденами «Знак Почёта», медалями.

Левандовский Иван Альфонсович (р. 1938). Заслуженный пилот СССР. Окончил Сасовское летное училище ГВФ (1957), Высшее авиационное училище ГА (1970). Трудовой путь в гражданской авиации начал пилотом в Красноярском УГА, а впоследствии стал его начальником. Освоил самолёты По-2, Як-12, Ан-12, Ли-2, Ил-14, Як-40, Ту-154, Ил-62, Ил-76, вертолёт Ми-8. Налетал более 21 тыс. часов. Выполнил ряд сложных посадок на дрейфующие льдины. Под его руководством проведены 13 высокоширотных экспедиций. Награждён орденом «Знак Почёта», медалями, знаком «Отличник Аэрофлота». Кандидат технических наук, профессор Сибирского аэрокосмического университета.

Леваневский Сигизмунд Александрович (1902–1937). Один из первых Героев Советского Союза (1934). Родился в С.-Петербурге в семье польского рабочего. Окончил 3 класса уездного училища. Работал на заводе. В Красной Армии с 1918 г. Участник Гражданской войны. Был командиром полка. В 1924–1925 гг. учился в Севастопольской школе морских лётчиков. Работал инструктором в авиационных школах. С 1933 г. в Главсевморпути. Совершил несколько дальних перелётов. В августе 1937 г. в составе экипажа самолёта ДБ-А предпринял попытку перелёта через Северный полюс в США. Самолёт попал в тяжёлые метеорологические условия и пропал без вести. Поиски оказались безуспешными. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды.

Липп Ян Степанович (Стефанович) (1895–1961). В 1918 г. служил матросом в школе морской авиации под Петроградом. Был мобилизован защищать город от войск Юденича. Затем направлен на курсы авиамехаников. Позже окончил Егорьевскую школу военных лётчиков и Севастопольскую школу морской авиации, летал над Чёрным и

Балтийским морями. В ГВФ с 1931 г. Направлен в Красноярск, где начались его полёты над северными широтами. Первооткрыватель воздушных трасс на Туру, Байкит и Диксон. Награждён знаком «Отличник аэрофлота», «Почётный полярник», а в 1940 г. за выдающиеся заслуги в освоении Севера – орденом Ленина. В числе первых пилотов страны налетал миллион километров. Был начальником Енисейской авиалинии и аэропорта в Красноярске.

Лялин Борис Васильевич (р. 1943). Герой Советского Союза (1986). Родился в д. Бибиково Тульской обл. В 1966 г. окончил Кременчугское лётное училище ГА. Прошел путь от второго пилота вертолёт Ми-4 до заместителя генерального директора авиакомпании «Антэкс-Полюс». Пилот 1-го класса. Освоил лётную эксплуатацию вертолёт Ми-4 и Ми-8. Его налёт составил 14 тыс. часов. Выполнял полёты в районах Крайнего Севера, Арктики и Антарктиды. Многократный участник российских антарктических экспедиций. Являясь командиром звена вертолёт Ми-8, проявил мужество и высокое мастерство при спасении из льдов Антарктики научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов». Участник ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС. Награждён орденом Ленина, медалями, знаками «Отличник гидрометеослужбы», «Отличник Аэрофлота».

Ляпидевский Анатолий Васильевич (1908–1983). Герой Советского Союза (1934, удостоверение № 1). Генерал-майор авиации (1946). Родился в с. Белая Глина Краснодарского края. Окончил Севастопольскую школу морских лётчиков (1928), ВВА им. проф. Н. Е. Жуковского (1939). В 1926–1933 гг. в Красной Армии, был лётчиком и лётчиком-инструктором ВВС Балтийского флота. С 1933 г. работал пилотом Дальневосточного управления ГВФ. В 1934 г. участвовал в спасении экспедиции п/х «Челюскин». В 1935 г. снова призван в армию. В 1939–1942 гг. заместитель начальника Главной инспекции и директор авиационного завода, в 1942–1943 гг. заместитель командующего ВВС армии, начальник полевого ремонта воздушной армии, с 1943 г. директор авиазавода. После Великой Отечественной войны работал главным контролером Госконтроля СССР, заместителем министра авиационной промышленности, директором завода. С 1961 г. в запасе. Член ЦИК СССР. Депутат Верховного Совета СССР в 1937–1946 гг. Награждён тремя орденами Ленина, орденами Октябрьской Революции, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й и 2-й ст., Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «Знак Почёта», медалями.

Мазурук Илья Павлович (1906–1990). Герой Советского Союза (1937). Известный полярный лётчик. Генерал-майор авиации (1946). Родился в Брест-Литовске (ныне Брест). В Красной Армии с 1927 г. Окончил Военно-теоретическую школу ВВС в Ленинграде (1928), Борисоглебскую военную школу лётчиков (1929), курсы усовершенствования начальствующего состава ВВС при ВВА им. Н. Е. Жуковского (1939). Воевал с басмачами в Средней Азии, работал командиром авиаотряда на Сахалине. С 1936 г. в Полярной авиации. Участвовал в высадке экспедиции под руководством И. Д. Папанина на Северный полюс (1937). С 1938 г. по 1941 г. полковник И. П. Мазурук – начальник Управления Полярной авиации Главсевморпути. В 1940 г. участвовал в войне с белофиннами, командуя отдельной ночной авиачастью, за что был отмечен орденом Красного Знамени.

В первые дни ВОВ приступил к формированию из состава Полярной авиации 2-й спецгруппы бомбардировщиков для Северного флота. Лично принимал участие в налётах на объекты фашистских войск в Норвегии. 20 июля 1941 г. во время налёта на порт Киркенес его ДБ-3Ф был сбит над Баренцевым морем. Бомбардировщик удалось приводнить, но спаслись лишь командир корабля и штурман В. Аккуратов.

В августе 1942 г. постановлением ГКО назначен начальником Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии. С июня 1943 г. по июнь 1944 г. командовал 1-й КПад. Лично перегнал по трассе более сотни самолётов. В июне 1944 г. вернулся в Москву на должность начальника Управления Полярной авиации, которую он занимал до марта 1947 г.

С 1947 г. по 1953 г. – заместитель начальника НИИ ГВФ, заместитель начальника УПА. Принимал непосредственное участие в испытаниях пассажирского самолёта Ил-12. С 1953 г. генерал-майор авиации И. П. Мазурук – в запасе, но продолжал работать в Полярной авиации. Участник многочисленных экспедиций к Северному полюсу и полётов в Антарктиде. С 1975 г. – в отставке. В последние годы жизни уделял большое внимание работе Географического Общества СССР и Совета ветеранов 1-й КПад.

Депутат Верховного Совета СССР в 1937 и 1946 гг. Награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, тремя орденами Отечественной войны 1-й ст., двумя орденами Трудового Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, медалями.

Макаров Дмитрий Алексеевич (1916–1993). Герой Советского Союза (1949). Родился в с. Бобрики Орловской обл. Учился в Московском авиационном техникуме. В армии с 1937 г. Окончил Энгельсское военное авиационное училище (1940), курсы высшей лётной

подготовки (1943). Участник ВОВ с мая 1943 г. Командир корабля авиадивизии особого назначения. Неоднократно выполнял полёты по доставке высшего командного состава на фронты, а также ночные полёты в тыл врага для выброски парашютистов и доставки грузов партизанам.

Весной 1948 г. в должности командира самолёта Си-47 участвовал в ВВЭ «Север-2». Несколько раз совершал посадки в районе Северного полюса. До 1960 г. продолжал службу в военно-транспортной авиации, затем ушёл в запас. 17 лет преподавал в учебно-тренировочном отряде Полярного УГА. Награждён орденами Ленина, Отечественной войны 1-й и 2-й ст., двумя орденами Красной Звезды, медалями

Мальков Владимир Васильевич (1914–2006). Один из старейших пилотов, направлен в авиацию в 1932 г. и проработал в авиации более 45 лет, лётчик 1-го класса. Летал на 20 типах сухопутных и морских тяжёлых самолётов. Во время Великой Отечественной войны – командир звена, патрулировал западную зону Арктики. После был участником всех высокоширотных экспедиций, дрейфующих станций «Северный полюс» от 2-й до 21-й. На протяжении 30 лет участвовал в проведении ледовой разведки и проводки судов по Северному морскому пути. Являлся участником 2-й Антарктической экспедиции АН СССР. Имел общий безаварийный налёт 25 147 часов, ночью 2543 часа, около 7 млн. км.

Масленников Виталий Иванович (1908–1983). Герой Советского Союза (1944). Родился в с. Шарташ (ныне в черте г. Свердловска). После школы работал слесарем в Казани. В армии с 1928 по 1934 гг. и с 1941 по 1946 гг. В 1929 г. окончил Вольскую объединённую военную авиационную школу лётчиков и техников, в 1930 г. – Оренбургскую военную авиационную школу. Служил инструктором в ГВФ, а с осени 1934 г. работал лётчиком в Полярной авиации. В июле 1941 г. получил назначение в 101-й авиаполк дальней авиации под командованием Героя Советского Союза В. С. Гризодубовой. Летом 1942 г. принимал участие в нанесении бомбовых ударов по противнику южнее Курска и по его коммуникациям в тылу. До конца 1943 г. совершал на самолёте Ли-2 многочисленные вылеты в глубокий тыл противника. Доставлял партизанам оружие и боеприпасы, вывозил раненых и детей. В мае 1943 г. экипаж В. И. Масленникова на самолёте Ли-2 совершил полёт по маршруту Москва – Сибирь – Фербенкс (Аляска, США), доставив туда группу высокопоставленных дипломатов Министерства иностранных дел СССР. С июня 1944 г. командовал 338-м авиаполком дальнего действия.

С 1946 г. – в запасе. Работал в Полярной авиации. Совершил много полётов по доставке грузов, почты, людей на полярные станции, по ледовой разведке и проводке караванов по Северному морскому пути. Участвовал в высадке дрейфующих станций «СП-2», «СП-4», «СП-10». Награждён четырьмя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденами Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, медалями.

Махоткин Василий Михайлович (1904–1974). Родился в с. Копорье Петергофского уезда. После окончания школы в 1922 г. поступил в Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС Красной армии, а затем в Севастопольскую военную лётную школу, которую окончил в 1931 г. Направлен на службу инструктором в Военную школу морских лётчиков г. Ейска.

В 1934 г. добровольно перевёлся в Полярную авиацию и вскоре осуществил 1200-километровый рейс на специально оборудованном для полётов в Арктике гидросамолёте «Н-26». Обеспечивал арктические экспедиции, проводил ледовую разведку, летал на Диксон, обслуживал строительство Норильска. Весной 1936 г. совершил рекордный перелёт, за один лётный день пролетев 2400 км по маршруту Красноярск – Дудинка и обратно до Игарки. В 1936 г. совместно с М. В. Водопьяновым осуществил первую воздушную экспедицию на о. Рудольфа для поиска места наземной авиабазы, с которой будут осуществляться рейсы на полюс.

В 1942 г. по доносу был осуждён на 10 лет за антисоветскую пропаганду. Работал в знаменитой ГУЛАГовской авиационной «шарашке» в Рыбинске. После снова попал в Заполярье, даже немного полетал на самолётах геологической службы Норильского комбината. Затем переведен в Таганрог. Там прославленный лётчик стал бригадиром ремонтников дробильного цеха комбината. Освобождён только в 1951 г. после полного отбывания срока наказания. В 1956 г. полностью реабилитирован. Награждён орденами Красного Знамени и Красной Звезды. В Карском море восточнее о. Таймыр есть остров Пилота Махоткина.

Мельников Василий Емельянович (1917–2000). Герой Советского Союза (1955). Родился в д. Пушкарки Брянской обл. Окончил 7 классов. Работал слесарем на коксохимическом заводе в г. Сталино (Донецк). В Красной Армии с 1938 г. В 1942 г. окончил военную авиационную школу пилотов в г. Улан-Удэ, а в 1944 г. – Высшую школу воздушной бомбардировки в г. Люберцы Моск. обл. На фронтах Великой Отечественной войны с апреля 1944 г. в составе гв. отд. истр. авиац. полка. После войны продолжал службу в ВВС. Звание Героя Советского

Союза присвоено за заслуги в освоении полётов в условиях Арктики. С декабря 1955 г. – в запасе. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденом Отечественной войны 2-й ст., орденом Красной Звезды, медалями.

Михаленко Константин Фомич (р. 1920). Герой Советского Союза (1946). Родился в Москве. С 1922 г. жил в г. Гомель. Окончил 3 курса медицинского института. В Красной Армии с 1940 г. В 1941 г. окончил Харьковскую военную авиационную школу лётчиков и лётчиков-наблюдателей.

Великую Отечественную войну встретил в должности командира звена 45-го гв. ночного бомбардировочного авиаполка на 1-м Белорус. фронте. К маю 1945 г. на По-2 совершил 997 боевых вылетов. Выйдя в запас, с апреля 1946 г. работал в Полярной авиации. Выполнял полёты на разведку ледовой обстановки, по снабжению и эвакуации работников арктических станций. Летал в небе Антарктиды. Его полярный налёт составил более 23 тыс. часов. С 1973 г. – в НИИ. Награждён орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденом «Знак Почёта», медалями. Почётный полярник СССР.

Молоков Василий Сергеевич (1895–1982). Начальник ГУГВФ (1938–1942). Один из первых Героев Советского Союза (1934). Генерал-майор авиации (1940). Родился в с. Ирининское (ныне Молоково) Моск. обл. В Красной Армии с 1918 г. Участник гражданской и Великой Отечественной войн. Окончил школу морских лётчиков в Самаре (1921), Высшую военно-морскую школу лётчиков (1924), курсы усовершенствования командного состава при ВВА им. Н. Е. Жуковского (1929). С 1931 г. пилот ГВФ. Командовал отрядом полярной авиации ГУСМП. В 1934 г. участвовал в спасении экспедиции парохода «Челюскин», в 1937 г. – в воздушной экспедиции на Северный полюс. В 1938–1942 гг. начальник Главного управления ГВФ. По заданию ГКО СССР в 1942 г. возглавлял строительство воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль для перегонки из США на советско-германский фронт боевых и транспортных самолётов. В 1943–1945 гг. командир авиадивизии ночных бомбардировщиков. В 1946–1947 гг. заместитель начальника Главного управления гидрометеослужбы при Совете Министров СССР. С 1947 г. в запасе. Награждён тремя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2-й ст., Кутузова 2-й ст., Отечественной войны 1-й ст., Красной Звезды, медалями.

Москаленко Пётр Павлович (1911–1995). Заслуженный пилот СССР (1966). В 1931 г. учился в Витебской школе лётчиков Осоавиахима. Окончил Сталинградскую школу лётчиков ВВС (1932). Работал пилотом самолёта У-2 в Архангельске, командиром звена санитарных самолётов 33-го отдельного авиаотряда Северного ТУ ГВФ. Обслуживал Северный крайздравотдел. Летал по неосвоенным трассам, совершал посадки на ледяных припаях у берега моря.

С июня 1941 г. заместитель командира по летной части 5-го отдельного авиаполка ГВФ на Карельском фронте. С 1942 по 1945 гг. командовал 10-м авиаполком 3-й отдельной авиадивизии связи ГВФ. Зная специфику полётов и местности на Севере, успешно выполнял все боевые задачи: бомбил переправы противника, морские порты и аэродромы, перевозил срочные грузы, раненых, забрасывал в немецкий тыл разведгруппы. Возглавив 10-й авиаполк, обеспечивал связью Генеральный штаб и Ставку Верховного Главнокомандования с фронтами, срочную доставку в войска их директив. После войны работал заместителем начальника Управления Полярной авиации. С 1955 по 1973 гг. участвовал во многих советских арктических и антарктических экспедициях. Совершил более 3000 первичных посадок в сложных условиях на ледовые площадки в океане и в районах Антарктиды. В целом он отдал гражданской авиации 45 лет. Безаварийно налетал более 23 тыс. часов. Освоил 50 типов летательных аппаратов. Награждён тремя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды и многими медалями.

Нагурский Ян Иосифович (1888–1976). Первый российский полярный лётчик, по национальности поляк. Окончил Одесское юнкерское училище. Лётное дело осваивал в 1-м Всероссийском аэроклубе и Гатчинской офицерской воздухоплавательной школе. Служил в Главном гидрографическом управлении. В августе 1914 г. участвовал в поисках пропавших экспедиций Г. А. Брусилова, В. А. Русанова и Г. Я. Седова. 21 августа с авиатехником Е. Кузнецовым он за 4 часа 20 минут пролетел около 450 км, осмотрев большой участок западного побережья Новой Земли. Позже пилот выполнил ещё четыре дальних и три пробных полёта. Всего самолёт находился в воздухе 16 часов и пролетел 1,5 тыс. км. Следов пропавших экспедиций он не обнаружил, но привёз много ценных наблюдений по гидрографии побережья и ледовой обстановке. Нагурский доказал возможность практического применения авиации в полярных экспедициях, целесообразность её использования для составления и исправления географических карт. Высказал идею достижения Северного полюса воздушным путём.

Участвовал в Первой мировой войне. В 1914–1917 гг. командовал авиаотрядами на о. Эзель в Балтийском море. В бою над Рижским заливом был сбит немцами и получил ранение. Через несколько часов его случайно подобрала русская подводная лодка. Вылечившись, вернулся в Польшу, в г. Влоцлавека, где жили его родные. Шёл 1917 г., и в Россию он уже не вернулся. Работал инженером, занимался общественной и литературной деятельностью. В 1956 г. посетил Советский Союз.

Осипов Борис Семёнович (1917–1988). Герой Социалистического Труда (1962). Заслуженный пилот СССР. Родился в хуторе Кар-Белянском на берегу р. Белой. После окончания в 1939 г. Батайского лётного училища ГВФ работал в Якутии. Участник ВОВ. Перегонял самолёты Си-47 по трассе «АЛСИБ», участвовал в разгроме милитаристской Японии. После был командиром корабля, командиром 254-го лётного отряда Полярной авиации. Участник ряда арктических и антарктических экспедиций. В 1962 г. в качестве командира Ан-12 впервые в мире осуществил полёт из Москвы в Антарктиду и обратно, преодолев более 50 тыс. км пути. С 1970 г. заместитель командира лётного отряда самолётов Ан-12 на международных авиа-линиях Аэрофлота. Освоил полёты на самолётах Ту-4, Ил-14, Ан-12. Пилот 1-го класса. Безаварийный налёт составил 20 тыс. часов. Подготовил более 50 командиров воздушных судов. Награждён тремя орденами Ленина, четырьмя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями.

Панов Пётр Яковлевич (1912–2002). Герой Советского Союза (1943). Родился в с. Пелым Свердловской обл. Окончил 3 класса. Работал в конторе связи в с. Кондинское Тюменской обл. В Красной Армии с мая 1942 г. Участник Великой Отечественной войны. В действующей армии с мая 1943 г. Командир орудия противотанкового артдивизиона. На Курской дуге подбил 11 вражеских танков. После окончания в 1945 г. Оренбургского военно-авиационного училища пришёл работать в 21-й Обский отряд. Летал на самолёте По-2, гидросамолётах различных модификаций, затем был командиром Салехардского авиационного звена. Более полутора десятка лет летал в небе Тюменского севера, спасал больных, поставлял продукты в труднейших условиях полярной тундры. Был свидетелем открытия первого тюменского газового фонтана. В 1958 г. в связи с ухудшением здоровья уходит с лётной работы и переводится во 2-й Тюменский объединённый авиаотряд инструктором по безопасности полётов. Награждён орденами Ленина и Отечественной войны 1-й ст., медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Перов Виктор Михайлович (1917–2005). Окончил Борисоглебскую военную школу лётчиков (1938), школу высшей лётной подготовки ГВФ в Минеральных Водах (1960). В начале ВОВ в воздушном бою был тяжело ранен. После лечения назначен командиром авиаэскадрильи 1-й КПад на воздушную трассу Красноярск – Уэлькаль, где перегонял самолёты из США и обучал лётчиков. После войны перешёл в УПА в Московскую авиагруппу особого назначения. В 1950–1957 гг. командиром Ли-2, Ту-4, Ил-12 выполнял полёты в Арктику по обслуживанию дрейфующих станций «СП-2» – «СП-5», занимался проводкой судов по СМП. В 1957–1959 гг. командовал авиаотрядом 3-й КАЭ. В декабре 1958 г. спас бельгийских полярников во главе с принцем Антуаном де Линем. С 1959 г. в течение многих лет являлся сопредседателем Общества советско-бельгийской дружбы.

После возвращения из Антарктиды трудился командиром Ил-14, Ил-18 (спецприменения), Ан-2 и Ан-12, командиром эскадрильи в МАГОНе (позже 247-й ЛАО Шереметьевского объединённого авиаотряда, затем – Центральное управление международных воздушных линий УГА). В 1970–1972 гг. – командир 247-го Домодедовского объединённого авиаотряда, командир отряда Управления Гражданской авиации Центра и Арктики. Его безаварийный налёт – более 17 тыс. часов.

С 1972 г. – пенсионер союзного значения. Был председателем секции «Аляска – Сибирь» в Комитете ветеранов войны, почётным президентом Полярной комиссии московского центра Русского географического общества. Награждён двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й ст., «Знак Почёта», бельгийскими орденами Леопольда II и Крестом командора Ордена Короны, медалями, знаками «Почётный полярник», «Отличник Аэрофлота».

Петров Лев Васильевич (1898–1945). Родился в г. Смоленск. В начале Первой мировой войны пытался бежать на фронт, но был возвращён в гимназию. В 1918 г., несмотря на близорукость, поступил добровольцем в один из стоящих в городе отрядов Красной авиации и в качестве лётчика-наблюдателя участвовал в разгроме белополяков. В 1923–1924 гг. боролся с басмачами на Туркестанском фронте. В ВВС оставался до мая 1930 г. затем перешёл в авиацию Главсевморпути. Участвовал в разведке плавучих льдов, проводил караваны судов, занимался аэрофотосъёмкой, обслуживал экспедиционные партии. В 1934 г. в составе экипажа АНТ-4 А. В. Ляпидевского первым обнаружил дрейфующий лагерь челюскинцев, за что награждён орденом Ленина. В 1935 г. стал начальником лётной части зимовки.

В годы ВОВ работал начальником штаба авиации особого назначения, помощником начальника морских операций в восточном секторе Арктики, а затем, будучи призванным в армию, занимал

руководящие должности в штабе Авиации дальнего действия. В декабре 1943 г., в связи с усилившимся потоком грузов по Северному морскому пути, был отозван в распоряжение УПА. 7 февраля 1945 г., находясь в командировке в г. Архангельске, скоропостижно скончался.

Петров Александр Васильевич (р. 1949). Директор авиакомпании «ЛИИ им. Громова». Заслуженный работник транспорта РФ. Окончил Кременчугское лётное училище ГА (1972), Академию ГА (1984). В гражданской авиации работал в должностях второго пилота вертолёт Ми-8, пилота-инструктора, командира авиазвена, авиаэскадрильи, лётного отряда, сводных лётных отрядов и авиаподразделений. Пилот 1-го класса. Налетал более 8 тыс. часов без лётных происшествий в районах Крайнего Севера и Антарктиды. Проявил личное мужество и мастерство при обеспечении зимовки 22-й САЭ на станции «Дружная-1». Руководил авиацией 31-й и 36-й САЭ с зимовкой вертолёт на НЭС «Михаил Сомов».

Поляков Александр Сергеевич (1922-1997). Герой Социалистического Труда (1962). Окончил Кировабадскую военную авиашколу пилотов (1941). До 1958 г. работал инструктором в лётных училищах ВВС и ДОСААФ. С 1958 г. командир авиаэскадрильи и командир объединённого авиаотряда Управления Полярной авиации. В 1961-1962 гг. впервые в истории авиации в качестве командира воздушного судна Ил-18 осуществил сверхдальний перелёт Москва – Антарктида – Москва, преодолев расстояние свыше 50 тыс. км. В составе Центрального управления международных воздушных сообщений ГА выполнял полёты с 1967 по 1979 гг. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, медалями.

Попов Василий Андреевич (р. 1918). Герой Советского Союза (1949). Родился в с. Ивановка Алтайского края. Окончил 7 классов, работал на строительстве Турксиба. Учился в аэроклубе. В Советской Армии с 1938 г. Окончил Батайскую воен. авиац. школу пилотов (1940). Участник ВОВ с июня 1941 г. С августа 1942 г. служил во 2-м полку 1-й КПАд, доставил с Аляски на фронт 265 боевых самолётов. После войны продолжал службу в ВВС. Звание Героя Советского Союза присвоено за выполнение заданий по освоению полётов в условиях Арктики.

В 1957 г. окончил КУОС при Военно-воздушной академии, командовал авиаполком, был зам. командира авиадивизии ВВС СФ. С 1960 г. – в запасе. Награждён двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й ст., тремя орденами Красной Звезды, медалями.

Потёмкин Владимир Яковлевич (р. 1939). Заслуженный пилот СССР. Заслуженный работник транспорта Болгарии и Польши. Окончил Балашовское военное авиационное училище лётчиков (1960), Академию ГА (1972). Лётчик Полярной авиации, неоднократный участник высокоширотных экспедиций «Северный полюс». Командир сводного авиаотряда 16-й САЭ (1970–1971). Освоил 9 типов самолётов гражданской авиации. Пилот 1-го класса. Около 30 лет проработал на различных командно-лётных должностях: старший пилот-инспектор, первый заместитель начальника Управления лётной службы МГА СССР, лётный директор, генеральный директор Центрального управления международных воздушных сообщений ГА, командир Отдельного авиаотряда № 235 ГА, шеф-пилот первых президентов СССР и РФ, Генеральный представитель Аэрофлота в КНР. Первооткрыватель многих международных и внутренних авиалиний. Лауреат премии Совета Министров СССР. Награждён орденами Трудового Красного Знамени, Почёта, орденом Дружбы (Афганистан), международным дипломом и медалью «Факел Бермингема» (1998), другими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Пусэп Эндель Карлович (1910–1993). Герой Советского Союза (1942). Родился на Выймовских хуторах под Красноярском, в семье эстонских переселенцев. В 1928 г. поступил в Ленинградскую Военно-теоретическую школу ВВС РККА, но вскоре переведён в Вольскую авиационную школу, а по её окончании – в Оренбургскую военную школу лётчиков. В 1931 г. оставлен в школе инструктором. В 1936 г. перешёл в Ейскую школу морских лётчиков, в то время головную по «слепым» полётам, где освоил самолёт ТБ-3. В августе 1937 г. участвовал в поисках пропавшего в Арктике самолёта С. А. Леваневского. С этой экспедиции началась работа Э. К. Пусэпа в Полярной авиации. В 1938–1939 гг. обслуживал навигацию на трассе Севморпути. В составе экипажа Г. К. Орлова отслеживал дрейф ледокольного парохода «Седов», чтобы при необходимости прийти ему на помощь.

С началом ВОВ вместе с другими полярными лётчиками вошёл в состав 62-й дивизии тяжёлых ночных бомбардировщиков под командованием М. В. Водопьянова. Участвовал в налёте на Берлин. В 1942 г. доставил делегацию Наркомата иностранных дел в Англию и США. С 1946 г. – в запасе. Был министром социального обеспечения Эстонии, председателем республиканского комитета защиты мира. Выйдя на пенсию, жил в Таллине. Награждён орденами Ленина, Красного Знамени, Суворова 3-й ст., Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., тремя орденами Трудового Красного

Знамени, двумя орденами Красной Звезды, орденом Дружбы народов, медалями.

Редькин Юрий Александрович (1933–1997). Герой Социалистического Труда (1973). Окончил Центральную объединённую лётно-техническую школу в Саранске (1954). Работал инструктором в Кемеровском и Свердловском аэроклубах. В 1963 г. переводится в 123-й лётный отряд Уральского территориального управления ГВФ. С 1964 г. работает вторым пилотом вертолёт Ми-4 в Тюменском объединённом авиаотряде, с 1968 г. последовательно занимал должности командира вертолёт Ми-8, пилота-инструктора, командира авиаэскадрильи. С 1973 г. командир 231-го лётного отряда Нижневартковского объединённого авиаотряда. Пилот 1-го класса. Участвовал в строительстве нефтепроводов Шаим – Тюмень, Усть-Балык – Омск, а также в строительстве компрессорных станций газопровода Надым – Пунга. Впервые в Тюменском УГА применил монтаж на внешней подвеске вертолёт Ми-8 опор ЛЭП-500. Награждён орденом Ленина, знаком «Отличник Аэрофлота».

Самусев Николай Никифорович (1915–1981). Герой Советского Союза (1943). Родился в Москве. Окончил 7 классов и школу ФЗУ в г. Магнитогорск. Работал инструктором производственного обучения. В РККА с 1936 г. В 1938 г. окончил Нерчинскую авиационную школу пилотов. Участник боёв на реке Халхин-Гол в 1939 г. С первых дней ВОВ на фронте. Командир корабля 4-го гв. авиац. полка (62-й авиац. див., АДД). К июлю 1943 г. совершил 204 боевых вылета и 51 – на транспортировку различных грузов. Уничтожил на земле 4 самолёта.

После войны продолжал службу в ВВС. В 1949 г. окончил Высшие лётно-тактические КУОС. С 1955 г. – в запасе. Работал командиром корабля Полярной авиации. Награждён двумя орденами Ленина, орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Скворцов Иван Фёдорович (1898–1992). Родился в д. Вороново Мариинско-Посадского района Чувашии. В 1914 г. по мобилизации направлен в Гатчинскую школу лётчиков. Один из первых пилотов Красного Воздушного Флота. Окончил Киевскую школу аэронавигаторов (1917), Борисоглебскую военную школу лётчиков (1923), Московскую высшую школу военных лётчиков (1924), курсы усовершенствования начальствующего состава при ВВА им. Н. Е. Жуковского (1928). В 1928–1934 гг. был начальником ряда лётных подразделений ГВФ. Затем в Архангельске возглавил Беломорский

отдельный авиаотряд Полярной авиации и осваивал новые трассы Крайнего Севера. На самолётах Ш-2 и «Сталь-2» его отряд занимался облуживанием зверобойных кампаний, перевозил пассажиров на линиях Архангельск – Нарьян-Мар, Архангельск – Амдерма, вёл авиаразведку, осуществлял аэрофотосъёмку. В марте 1937 г. его отряд обеспечил приём и отправку на Северный полюс первых четырех самолётов АНТ-6. После расформирования Беломорского авиаотряда более 20 лет трудился в авиационной промышленности. В годы ВОВ был на лётно-испытательной работе. С 1959 г. – на пенсии. Награждён орденами Красного Знамени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, Отечественной войны 1-й и 2-й ст., медалями.

Скорняков Сергей Александрович (1916–1988). Герой Советского Союза (1949). Родился в г. Петроград. Окончил 7 классов и школу ФЗУ при заводе «Двигатель революции» в г. Горький, затем работал токарем на нём. В Красной Армии с 1935 г. В 1937 г. окончил Пермскую, затем Борисоглебскую военные авиационные школы пилотов. Участник боёв на р. Халхин-Гол в 1939 г. и ВОВ. После войны продолжал службу в ВВС. За успешное выполнение заданий командования в районе Северного полюса и проявленное при этом мужество присвоено звание Героя Советского Союза. В 1955 г. окончил курсы штурманов ВВС. С 1963 г. – в отставке. Награждён тремя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., орденами Отечественной войны 2-й ст., Красной Звезды, медалями.

Слепнёв Маврикий Трофимович (1896–1965). Один из первых Героев Советского Союза (1934). Родился в д. Ямсковичи ныне Ленингр. обл. Окончил школу прапорщиков (1915), Гатчинскую военную авиационную школу (1917), 1-ю высшую школу военных лётчиков (1923), ВВА им. Н. Е. Жуковского (1936), курсы усовершенствования при Академии Генерального Штаба (1941). Участник Первой мировой, Гражданской и Великой Отечественной войн. С 1925 г. лётчик ГВФ, осваивал воздушные трассы в Средней Азии, на Дальнем Востоке и в Арктике. Участвовал в спасении экспедиции п/х «Челюскин». С 1936 г. заместитель, в 1937–1939 гг. начальник Главной инспекции ГВФ, одновременно с 1937 г. командир эскадрильи дирижаблей. С 1939 г. начальник Академии ГВФ. Во время ВОВ был заместителем командира авиабригады ВВС Черноморского флота, работал в Главном управлении ВВС ВМФ и ГШ ВМФ. С 1946 г. – в отставке. Награждён двумя орденами Ленина, орденом Красного Знамени, медалями.

Спирин Иван Тимофеевич (1898–1960). Герой Советского Союза (1937). Генерал-лейтенант авиации (1943). Профессор, доктор географических наук (1938). Родился в г. Коломна. В Красной армии с 1918 г. Участник Гражданской войны. Окончил Качинскую военную авиационную школу (1930). В качестве штурмана участвовал в ряде рекордных перелётов на Север, в Китай и Европу. В 1934 г. в составе экипажа М. М. Громова установил мировой рекорд дальности полёта. Начальник сектора НИИ ВВС. Как флаг-штурман экспедиции участвовал в высадке группы И. Д. Папанина на Северный полюс (1937). Искал самолёт С. А. Леваневского. Занимался теоретическим обоснованием методов самолётовождения в Антарктике, разрабатывал навигационные приборы.

Участник советско-финляндской войны. В 1940 г. был начальником 2-й Ивановской школы штурманов. Участник Великой Отечественной войны. Командир спецгруппы самолётов АДД, командир 9-го гв. авиакорпуса. В 1948–1950 гг. вновь начальник Ивановской школы штурманов. В 1950 г. окончил Высшую военную академию (позже Военная академия Генштаба ВС СССР). Был главным штурманом ВВС. Работал в ВВИА им. Н. Е. Жуковского. С 1955 г. – в отставке. Работал начальником отдела авиации Антарктического института АН СССР. Награждён тремя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й ст., Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Ступишин Михаил Протасович (1916–1980). Герой Советского Союза (1944). Родился в д. Михальчиково Нижегородской обл. В 1935 г. был призван в РККА и направлен в Ворошиловградскую лётную школу. В 1937 г., за несколько дней до выпуска, был отчислен из школы, т. к. в Иваново был арестован его отец – ответственный работник обкома. Уехал в Горький, работал в художественных мастерских, затем местном аэроклубе инструктором. Подготовил 48 лётчиков.

В декабре 1941 г. был вновь призван в армию. Совершил 133 боевых вылетов на самолётах По-2 и Ил-2. С 1946 г. по состоянию здоровья уволен в запас. Перешёл в ГВФ. С 1948 г. работал в Полярной авиации пилотом, командиром корабля. Участвовал во многих высокоширотных экспедициях, летал на дрейфующие станции. В 1962 г. и в 1963 г. в составе экипажа самолёта Ил-18В участвовал в сверхдальних перелётах в Антарктиду. Подготовил более 100 пилотов и командиров воздушных судов. С 1966 г. – персональный пенсионер союзного значения. Награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды, медалями.

Сущинский Виталий Владимирович (1890–1938). Родился в д. Голдабурщина Могилевской губернии. Впервые поднялся в воздух в 1911 г. Затем учил летать других – сначала на Дальнем Востоке, потом в Севастополе. В Первую мировую войну был лётчиком-разведчиком на Западном фронте, инструктором в Севастопольской авиашколе. Во время Гражданской войны стал красным командиром «первого авиаотряда Сибири». Потом поневоле попал в авиацию армии Колчака. В 1930 г. был арестован и направлен в Воркуту. Пилот Ухтпечлага. Одним из первых начал летать в высоких широтах, проложил первые воздушные трассы в Ненецком округе. Освобождён в 1935 г. Пилот Ненецкого окрисполкома с 1935 по 1937 гг. В июле 1937 г. арестован вторично. Расстрелян в Архангельской тюрьме НКВД как польско-японский шпион 8 октября 1938 г. В 1958 г. реабилитирован посмертно.

Тарасов Дмитрий Николаевич (1895–197?). Старейший авиатор России. Родился в Риге. Окончил в Петербурге курсы авиамотористов (1915), Школу авиации Императорского Московского общества воздухоплавания (1916). Лётчиком воевал в Первую мировую войну. Георгиевский кавалер. После 1917 г. был командиром 29-го авиаотряда в Петергофе. В 1928 г. командирован в гражданскую авиацию, работал пилотом в Восточно-Сибирском управлении ГВФ. Летал на гидроавиалинии Иркутск – Якутск, открыл авиалинию Магадан – Хабаровск и многие годы выполнял полёты по вывозу добываемого Магаданским управлением Дальстроя золота.

В 1941 г. добровольно ушёл на фронт, был командиром тяжёлого бомбардировщика ТБ-3 и налетал более 1 тыс. часов. После демобилизации до 1968 г. работал заместителем начальника УПА. Внёс большой вклад в развитие авиации Сибири и севера страны. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Отечественной войны, тремя орденами Красной Звезды, медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Тарасов Свет Иванович (1921–1996). Заслуженный пилот СССР. Окончил Иркутскую школу авиамехаников ГВФ (1942), Купинскую лётную школу ГВФ (1943). Во время ВОВ служил пилотом самолётов Си-47 и Б-25 в 1-й КПад. После войны прошёл путь от командира корабля, командира Хатангского авиаотряда до командира учебно-тренировочных отрядов Якутского и Приволжского УГА. Пилот 1-го класса. Его налёт составил более 12 тыс. часов. В 1960–1962 гг. в ходе антарктической экспедиции произвел аэрофотосъёмку гор Земли Королевы Мод и Эндерти, выполнил полёты на станцию «Комсомольская» и к санно-тракторным поездкам. Награждён орденами «Знак Почёта», Октябрьской Революции, медалями,

Титлов Михаил Алексеевич (1913–1998). Герой Советского Союза (1955). Родился в г. Моршанск Тамбовской обл. Окончил 8 классов и 2 курса механического техникума в г. Москва. В 1936 г. – Балашовскую авиационную школу ГВФ. Работал пилотом в Хабаровском авиационном предприятии. В Советской Армии с 1941 г. В 1942–1943 годах воевал в Заполярье. Затем его перевели в Полярную авиацию. После войны участвовал в экспедициях по организации и обслуживанию станций «СП-2», «СП-3», «СП-4» и других. В 1962 г. руководил операцией по эвакуации станции «СП-8». За 20 лет арктических полётов провёл в небе 10 тыс. часов, пролетев 3 млн. км. Награждён тремя орденами Ленина, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й ст., Трудового Красного Знамени, медалями. Почётный полярник.

Турбин Анатолий Ефимович (р. 1933). Герой Социалистического Труда (1973). Ветеран гражданской авиации Северо-Восточной Сибири. Родился на ст. Магдачи Амурской обл. Окончил Краснокутское лётное училище ГВФ (1954). Трудовую деятельность начал пилотом самолёта Ли-2 в Магаданском лётном отряде. Одним из первых в УПА освоил полёты на турбовинтовом самолёте Ан-12, первым привёл эти большегрузные машины на аэродромы Колымы и Чукотки. Перевёз сотни тонн грузов для золотодобывающей промышленности и других отраслей народного хозяйства Колымы и Чукотки. Пилот 1-го класса. Его налёт в суровых условиях Севера более 18 тыс. часов. Награждён орденом Ленина, медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Удалов Валентин Арсентьевич (р. 1936). Заслуженный штурман СССР. Почетный полярник. Родился в д. Трестино Тверской обл. Окончил Липецкую спецшколу ВВС (1955), Шадринское училище штурманов ВВС (1959), Высшее авиационное училище ГА (1968). В гражданской авиации с 1959 по 1991 гг. Работал в Красноярском УГА. Был штурманом воздушного судна, штурманом-инструктором, инспектором, флаг-штурманом управления. На самолётах Ил-18, Ил-76 выполнял самые трудные полёты и посадки на ледовые аэродромы. Неоднократно участвовал в высокоширотных экспедициях, осуществлял ледовую разведку. Совместно с гидрографическим управлением выполнял работы по исследованию Северного Ледовитого океана в интересах ВМФ. В 1977 г. обеспечивал переход к Северному полюсу ледокола «Арктика». Его налёт составил более 15 тыс. часов. С лётной работы ушёл в 1991 г.

Утяшев Фаут Шарипович (1920–1998). Заслуженный пилот СССР. Окончил Тамбовское лётное училище ГВФ (1940). Трудовую биографию начал в Восточно-Сибирском УГА пилотом самолётов У-2 и Р-5. В годы ВОВ служил в Якутской авиагруппе 1-й КПад, летал по трассе Уэлькаль – Красноярск, перегоняя самолёты Си-47. С 1958 г. в Полярной авиации. Летал на самолётах Ли-2, Ил-14, Ан-10. Его налёт составил более 18 тыс. часов. Работал с экспедициями на станциях «Северный полюс». В 1963–1982 гг. – командир Уфимского авиапредприятия. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Октябрьской Революции, «Знак Почёта», Дружбы народов, медалями.

Фарих Фабио Брунович (1896–1985). Один из первых полярных лётчиков. Родился в С.-Петербурге. В 1918–1921 гг. служил в Красной Армии, затем окончил курсы авиамехаников при обществе «Добролёт» (1923). Работал бортмехаником в Ташкенте, затем на линии Иркутск – Якутск. В 1930 г. в экипаже М. Т. Слепнёва участвовал в поиске потерпевшего аварию на Чукотке американского самолёта «Гамильтон». В 1932 г. на новом самолёте К-5 открыл трассу Архангельск – Усть-Цильма. За испытание авиатехники в северных условиях был премирован автомобилем «Форд» и назначен инструктором ГУГВФ. Был командиром самолёта «Сталь-2» в агитэскадрилье им. М. Горького. В 1934 г. при спасении челюскинцев налаживал воздушную связь с о. Врангеля. В 1937 г. экипаж АНТ-4 под его руководством выполнил трансарктический перелёт протяженностью 24 тыс. км по маршруту Москва – Свердловск – Иркутск – Якутск – Мыс Шмидта – о. Врангеля – м. Челюскин – о. Диксон – Амдерма – Архангельск – Москва. В сложных условиях были собраны важные материалы для организации штурманской работы. Участник советско-финской войны. В годы ВОВ работал лётчиком-испытателем, выполнял особые задания по обеспечению фронтовых частей новыми самолётами. После войны летал в Ненецком округе. В 1948 г. был репрессирован. Освобожден в 1956 г. В 1957 г. ушёл из авиации по состоянию здоровья. Награждён орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Отечественной войны 2-й ст., медалью «За боевые заслуги».

Фрутецкий Сергей Клавдиевич (1908–1984). Окончил Ленинградскую военно-техническую авиационную школу (1935), курсы повышения квалификации при ВВИА им. Н. Е. Жуковского (1937). В гражданской авиации с 1931 г. Работал мотористом, бортмехаником на Енисейской авиалинии. В составе экипажей легендарных полярных лётчиков открывал новые воздушные трассы на севере Красноярского края, в Эвенкию, на Ангара, Подкаменную Тунгуску, Хатангу, Туру. Был

бортмехаником на самолёте В. С. Молокова при высадке на льдину экспедиции «СП-1». Участник Великой Отечественной войны. Освоил самолёты МБР-2, Ил-14, Р-5, Р-6, «Дуглас», «Каталина». Участник 1-й КАЭ. За 33 года лётной работы провёл в воздухе около 18 тыс. часов. С 1966 до 1980 гг. работал авиатехником в Игарском авиапредприятии. Награждён орденом Красной Звезды. Почётный полярник.

Харитошкин Александр Николаевич (1922–1988). Герой Советского Союза (1946). Родился в с. Дошатое Нижегородской обл. Окончил аэроклуб и Энгельсскую военную авиационную школу пилотов (1941). Участник ВОВ с февраля 1942 г. Командир звена 23-го гв. ночного бомб. авиац. полка. К декабрю 1944 г. совершил 816 боевых вылетов на штурмовку войск и объектов врага. В 1950 г. и 1954 г. возглавлял перелёты в Арктику и обратно планерных авиапоездов. В 1953 г. окончил Высшие КУОС. С 1963 г. – в запасе. Награждён двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., тремя орденами Красной Звезды, медалями.

Холодняк Виталий Григорьевич (р. 1937). Ветеран Мурманского ОАО. Окончил Краснокутское лётное училище ГВФ (1957). Стал пилотом самолёта По-2 в Мурманском авиапредприятии. Освоил самолёт Ан-2, вертолёт Ми-1, Ми-2, Ми-8. Стал командиром эскадрильи вертолётчиков. Одним из первых участвовал в применении вертолётчиков с д/э «Лена» у берегов Ньюфаундленда и Лабрадора. Участник экспедиций к берегам Антарктиды на китобазе «Юрий Долгорукий». Применял вертолётчиков с бортов ледоколов на трассе СМП. Обеспечивал ледовую разведку для высокоширотной экспедиции с атомохода «Сибирь». Осуществлял смену зимовщиков станции «СП-24», эвакуацию станции «СП-27». В 1990 г. с атомохода «Россия» вёл ледовую разведку и осуществлял авиационное обеспечение первого круизного рейса атомохода к Северному полюсу. Подготовил не одно поколение вертолётчиков. Награжден двумя орденами «Знак Почёта».

Хохлов Иван Тихонович (р. 1932). Герой Социалистического Труда (1966). Заслуженный пилот СССР (1973). Родился в с. Новоселки Рязанской обл. Окончил Сасовское лётное училище (1953), Высшее авиационное училище ГА (1965). Работал инструктором Сасовского лётного училища. Более 20 лет трудился в Тюменском УГА. Прошёл путь от пилота вертолётчика Ми-1 до начальника Тюменского УГА. Пилот 1-го класса. Освоил вертолётчики Ми-1, Ми-4, Ми-6, Ми-8, самолёты Ан-2, Ли-2, Ан-24, Ту-134, Ан-12, Як-42. Работал начальником Управления

применения авиации в народном хозяйстве МГА, начальником Управления ГА центральных районов. Внёс большой вклад в развитие гражданской авиации страны, особенно в Тюменской области. Награждён орденами Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, медалями.

Черевичный Иван Иванович (1909–1971). Герой Советского Союза (1949). Родился в г. Ольвиополе (ныне Первомайск) Николаевской обл. Обучался в Московской лётной школе Осоавиахим; (1928–1930), Объединённую школу пилотов и техников (1932). В Полярной авиации с 1934 г. Первооткрыватель многих авиатрасс в Сибири и на Крайнем Севере. В числе первых в Полярной авиации освоил самолёт АНТ-7 (Р-6), на котором выполнил ледовую разведку в районе Тикси и Ляховских островов в летние навигации 1934 и 1935 гг. В 1938 г. участвовал в снятии экспедиции И. Д. Папанина с дрейфующей станции «СП-1». В предвоенные годы участвовал в проводке судов по СМП. В начале 1941 г. по заданию Арктического научно-исследовательского института на самолёте АНТ-6 достиг «полюса относительной недоступности» в Арктике – района, где самолёты ни разу не летали зимой. В послевоенные годы был участником многих высокоширотных экспедиций в Арктике. В 1955–1957 гг. командир авиаотряда 1-й КАЭ. Награждён тремя орденами Ленина, орденом Красного Знамени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Красной звезды, «Знак Почёта», медалями.

Чибисов Максим Николаевич (1906–1989). Родился в д. Пушино Московской обл. Окончил Военно-морскую школу пилотов им. Мясникова. Служил в авиации ТОФ. Войну встретил на Балтике, затем – командир авиадивизии на ТОФ. В 1944–1945 гг. – командир спецгруппы по перегонке гидросамолётов из США в СССР. Летал на 20 типах сухопутных и морских самолётов. С мая 1947 г. по январь 1951 г. – начальник УПА. Лично вылетал на ледовую разведку и организацию баз и аэродромов первых секретных экспедиций «Север» в Арктике. Затем слушатель ВВА им К. Е. Ворошилова. В 1954–1957 гг. – начальник 16-го минно-торпедного авиаучилища, затем преподаватель Военно-дипломатической академии. Генерал-майор авиации (1955). С 1964 г. – в запасе. Награждён двумя орденами Ленина, четырьмя орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Чухновский Борис Григорьевич (1898–1975). Один из первых лётчиков Полярной авиации. Родился в С.-Петербурге. Окончил реальное училище в Гатчине. В 1916 г. обучался на ускоренных курсах военного времени Морского корпуса с производением в гардемарины. Окончил Гатчинскую военную авиационную школу (1917). Сразу после

революции 1917 г. назначен начальником дивизиона воздушной бригады Балтфлота. Затем командовал авиацией Волжско-Каспийской флотилии. После Гражданской войны командовал отдельным разведывательным отрядом воздушных сил Балтийского флота. Летом 1924 г. был направлен с гидрографической научной экспедицией на Новую Землю. На гидросамолёте Ю-20 проводил разведку ледовой обстановки в проливе Маточкин Шар, выяснял особенности базирования авиации в Заполярье. В 1929 г. на Ю-20 совершил перелёт из Ленинграда на Новую Землю, продолжавшийся 26 суток. Был инструктором В. С. Молокова при прокладке на самолёте Юг-1 первой воздушной линии вдоль Енисея к Игарке и дальше к Северному Ледовитому океану. Сопровождая караван судов с ледоколом «Красин», впервые доказал, что самолёт может обеспечить проводку каравана судов во льдах Арктики за сезон. Участвовал в спасении экспедиции У. Нобиле. В 1937 г. был начальником сводного отряда и командиром флагманского самолёта, оборудованного для ночных полётов, при поисках экипажа С. А. Леваневского.

В годы ВОВ служил заместителем командира авиаполка на Северном флоте. Совершил немало боевых вылетов, участвовал в поисках вражеских подводных лодок. На лётной работе был до 1946 г. Впоследствии работал инспектором Полярной авиации. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, медалями.

Шатров Фёдор Анисимович (1914–1990). Герой Советского Союза (1944). Родился на ст. Эмба в Казахстане. Окончил Минский металлургический техникум, авиационную школу лётчиков ГВФ. Работал лётчиком в Украинском управлении ГВФ. С июня 1941 г. на фронте. Командир бомбардировщика ТБ-7 25-го гв. авиац. полка (45-я авиац. див., АДД). К марту 1944 г. совершил 281 боевой вылет (из них 179 ночью) на бомбардировку объектов в тылу противника и на переднем крае. С 1946 г. – в запасе. Работал в МАГОН. Участвовал во многих высокоширотных экспедициях. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны 1-й ст., тремя орденами Трудового Красного Знамени, медалями.

Шевелёв Марк Иванович (Израилевич) (1904–1991). Герой Советского Союза (1937). Один из организаторов Полярной авиации. Генерал-лейтенант авиации. Родился в С.-Петербурге. Окончил факультет воздушных сообщений Ленинградского института инженеров путей сообщения. В 1929–1932 гг. заместитель начальника научно-исследовательского управления, начальник авиаслужбы Всесоюзного объединения Комсеверпуть. Участник четырёх Карских

экспедиций. Первый начальник Управления Полярной авиации. Руководитель шести арктических экспедиций, заместитель начальника первой воздушной экспедиции на Северный полюс (1937).

В 1941–1946 гг. заместитель командира авиадивизии, начальник штаба Авиации дальнего действия, начальник воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль. Под его руководством продолжилось интенсивное строительство аэродромов на северо-востоке страны. В 1947–1952 гг. заместитель начальника ГУГВФ с оставлением в кадрах Советской армии. В 1951 г. во время антисемитской кампании был переведён на Сахалин, где руководил переоборудованием военных аэродромов под реактивные самолёты. После смерти Сталина вернулся в Москву. В 1953–1954 гг. помощник командующего, начальник штаба воздушной армии. В 1955 г. окончил Высшие академические курсы при Военной академии Генштаба и был вновь назначен начальником УПА Главсевморпути. С 1960 г. – начальник Полярного управления Аэрофлота. Руководитель 15 ВВЭ, в том числе перелёта Москва – Антарктида – Москва. С 1971 г. – в отставке. В 1971–1988 гг. государственный инспектор Севморпути.

Лауреат Государственной премии СССР. Награждён двумя орденами Ленина, орденами Кутузова, Отечественной войны 1-й ст., тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Дружбы народов, тремя орденами Красной Звезды, медалями.

Шишкин Жорж Константинович (р. 1937). Заслуженный пилот СССР. Окончил Бугурусланское лётное училище ГВФ (1955), Академию ГА (1976). Освоил полёты на самолётах Ли-2, Ил-14, Ил-18, Ил-76, Ил-86 и др. Работал на Чукотке, в Московском УГА, ряд лет возглавлял Управление лётной службы МГА СССР. В 1985–1987 гг. – лётчик-испытатель ГосНИИ ГА, в 1987–1990 гг. – начальник управления Госавианадзора СССР. 1990–1998 гг. – ведущий пилот-наставник ОАО «Аэрофлот», затем генеральный директор авиакомпании «Авиаль НВ». Участник освоения Антарктиды, полётов на станции «Молодёжная», «СП-25» и «СП-26». В качестве лётчика-испытателя провёл комплекс работ по расширению применения самолёта Ил-76 в условиях Арктики. Более 10 лет летал на международных воздушных линиях. Пилот 1-го класса. Подготовил более 50 командиров воздушных судов. Его безаварийный налёт 20 тыс. часов. Награждён орденом Дружбы народов, медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Штепенко Александр Павлович (1904–1972). Герой Советского Союза (1942). Родился в д. Великая Михайловка Днепропетровской обл. Окончил 7 классов. В Красной Армии с 1926 г. Окончил электроминную школу в Севастополе (1927 г.), Курсы высшей подготовки штурманов

при Военно-воздушной инженерной академии (1939 г). До 1933 г. служил в Севастополе, затем в Москве работал в НИИ проблем Севера, часто летал на арктических трассах. Участник советско-финской войны. С июля 1941 г. штурман эскадрильи 746-го авиац. полка АДД. Летал на бомбардировку объектов в глубоком тылу противника, в т. ч. Берлина, Кёнигсберга. В 1942 г. в составе экипажа совершил перелёты в Англию и США. После войны продолжал службу в ВВС. Затем вернулся в Полярную авиацию и был назначен главным штурманом ГУСМП. Многие сделал для навигационного переоснащения самолётов Полярной авиации и организации воздушных экспедиций в район Северного полюса. Был начальником штаба и главным штурманом экспедиций. С 1955 г. – в запасе. Награждён тремя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского, Отечественной войны 1-й ст., Трудового Красного Знамени, Красной Звезды, медалями.

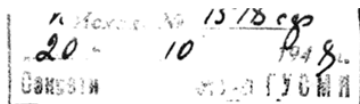
Шульженко Леонид Владимирович (1913–1987). Герой Советского Союза (1949). Родился в Геленжике. Окончил Батайскую школу пилотов и авиационных техников ГВФ. Участник Великой Отечественной войны с 1943 г. Командир самолёта Си-47. После войны продолжал службу в военно-транспортной авиации. Участвовал в ВВЭ «Север-2» и «Север-4». В качестве командира самолёта Си-47 совершил несколько десятков полётов на ледовые аэродромы в районе Северного полюса. Затем продолжал службу в 104-м втап, командовал авиационной эскадрилей. С 1959 г. – в запасе. Награждён орденами Ленина, Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны 1-й ст., двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Щукин Юрий Алексеевич (р. 1931). Заслуженный пилот СССР (1990). Окончил Сасовское лётное училище ГВФ (1951), Высшее авиационное училище ГВФ (1963). В гражданской авиации более 40 лет. Пилот 1-го класса. Освоил самолёты По-2, Ил-12, Ил-14, Ил-18, Ан-12, Ил-62М. Работал в Полярной авиации (1963–1970), Выполнял полёты на ледовые аэродромы Арктического бассейна, обслуживал высокоширотные экспедиции. С 1971 г. в Центральном управлении международных воздушных сообщений ГА. Участвовал в открытии новых международных трасс в Америку, Азию, Австралию. Его безаварийный налёт 17 тыс. часов. Награждён орденом Дружбы народов, медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

Яшин Владимир Константинович (р. 1937). Окончил Краснокутское лётное училище ГВФ (1959), Кременчугское лётное училище (1961). В ГВФ с 1959 г. В Туруханске пилотом самолёта Ан-2

совершал полёты к рыбакам, геологам, выполнял санитарные рейсы. В 1961 г., освоив вертолёт Ми-4, прибыл в Игарку. Обслуживал геологоразведочные экспедиции и строителей Усть-Хантайской ГЭС. Совершал посадки на ледовые поля Арктики. Одним из первых на Севере освоил на вертолётах полёты ночью и в сложных метеоусловиях. С 1971 г. работал командиром вертолёта Ми-8 Норильского авиапредприятия. В 1973 г. возглавлял группу экипажей по обслуживанию экспедиции «Север». Проводил морские суда на одном из самых сложных участков Севморпути в проливе Вилькицкого. Лауреат Государственной премии СССР. Награждён двумя орденами Трудового Красного Знамени, знаком «Отличник Аэрофлота».

Приложение 2. Справка о лётных происшествиях УПА в 1946-1947 гг.



СЕКРЕТНО.

ЭКА. В. 2.

И. О. НАЧАЛЬНИКА ГЛАВСЕВМОРПУТИ
Генерал-майору авиации т.к. УЗНЕЦЕВУ А. А.

СПРАВКА

О летных происшествиях Управления Полярной Авиации по причинам неудовлетворительного состояния аэродромов, плохого обслуживания в аэропортах материальной части и недостатков в работе радиослужбы за 1946 и 1947 годы.

За 1946 год:

- 2.03. Особое происшествие с самолетом С-2 Н-356 в аэропорту Караул При подогреве на самолете загорелся чехол и винт.
- 30.03. Авария самолета С-2 Н-356 в аэропорту Дудинка вследствие неправильного размещения груза.
- 30.03. Поломка самолетов По-2 Н-348 и Н-383 при посадке на рыхлый снежный покров в Плахине.
- 4.04. Вынужденная посадка двух самолетов По-2 Н-386 и Н-387 по причине задержки Радиостом рации Караул/рации Министерства Связи штормового предупреждения.
- 8.04. Поломка самолета С-2 Н-386 при посадке на рыхлый снежный покров у парохода Н.Тунгуска.
- 30.07. Вынужденная посадка самолета Каталина Н-338 по причине дозаправки в аэропорту У.Кара бензином с водой.
- 21.08. Поломка самолета По-2 Н-385 в Дудинке вследствие размокшей почвы и ВПП.
- 5.09. Поломка самолета По-2 Н-385 из-за мягкого грунта на ВПП.
- 8.10. Поломка самолета Ли-2 Н-394 в Амдерме: водой затопило аэродром волнами, и был поврежден самолет.
- 23.10. Вынужденная посадка самолета По-2 Н-384 по причине наличия воды в бензобаке, заправленного вместе с бензином в аэропорту Дудинка.
- 28.11. Вынужденная посадка самолета С-2 Н-385 из-за наличия в бензосистеме льда, образовавшегося от заправки бензина водой.

За 1947 год:

- 2.01. Особое происшествие с самолетом Ю-52 Н-380 в аэропорту Игарка – пожар на самолете при подогреве мотора лампой АПЛ-1.
- 25.03. Авария мотора вызванная поломкой самолета С-47 Н-423 на о.Врангеля из-за заструг на ВПП, которые не было чем устранить.
- 27.03. Поломка самолета По-2 Н-1201 вследствие наличия заструг на временной площадке.
- 27.03. Особое происшествие с самолетом ОП Н-168 – пожар на самолете при подогреве мотора лампой АПЛ-1.
- 29.03. Поломка самолета СП Н-168 при посадке на недостаточно пригодную площадку в Колымской.
- 13.04. Поломка самолета Ли-2 Н-421 в Новом Порту из-за плохого состояния полосы, т.к. отсутствовали средства для укатки снежного покрова.
- 29.04. Поломка самолета По-2 Н-433 на м.Каменном. Рыхлый снежный покров не чем было укатывать.
- 31.07. Вынужденная посадка самолета Каталина Н-381 вследствие дозаправки в аэропорту Амдерма бензином, в котором была вода.
- 17.09. Поломка самолета Б-25 Н-445 по причине мягкого грунта на посадочной полосе в Одесской Культбазе.

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ

ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ

Подпись

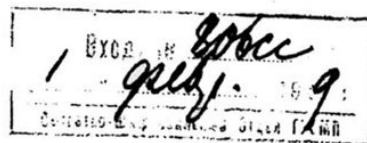
УЗНЕЦОВ/

Приложение 3. Копия листов лётной книжки начальника УПА полковника М. Н. Чибисова за 1948-1950 гг.

№ п/п.	число 1999 месяц	Краткое содержание задания	максимальная высота полета	продолжит. полета		тип с-та	отметка о выполнении задания.
				часы	мин.		
<u>Летей за 1947г.</u>							
1.	июль-август	Полет по трассе: Москва-Видерман-Диксон-Индт.-Андринка-Челомов-Космостой-Тикен-Чокмат-Кресты-Колымские-Индт. Пролетели "Челомов Котельный" и др.отно	2000	90	20	ПБУ-69 (Андринка)	Вторник.
2.	сентябрь-октябрь	Полет по маршруту: Москва-Видерман-Диксон-Индт.-Москва	2000	78	10	ПБУ-69 ИЛ-12	Вторник
92		итого Верно: начальник штаба Полярной авиации полковник Мельников		202	59	Мельников	Мельников
<u>Летей за 1948 год</u>							
1	сентябрь-октябрь 1948	Полет по маршруту: Москва-Видерман по особому заданию	1000	56	00		25 час. Водомы Капитан Вторник
2	июль	Полет по маршруту: Москва-Кресты-Колымские-Челомов-Индт.-Москва	2000	102	00	ПБ-2	75 час. Вторник 25 час. вторник
3	июль-август	Полет по маршруту: Москва-Видерман-Диксон-Видерман-Москва	2000	50	00	ИЛ-12	Вторник
		итого за 1948 год		208	00		Всего восемь часов.
		Верно: начальник штаба Полярной авиации полковник Мельников					Мельников
<u>Летей за 1949 год</u>							
1	март	Полет по маршруту: Москва-Видерман-Северный полюс и Москва	2000	135	00	ИЛ-12	из них: 100 часов Вторник 25 часов вторник.
		итого за 1949г.		135	00		
		Верно: начальник штаба Полярной авиации полковник Мельников					Мельников
<u>Летей за 1950 год</u>							
1.	март	Полет по маршруту: Москва-Тикен-Северный полюс-Индт.-Индт.-Диксон-Москва	2000.	133.	00.		из них: Вторник 90 час вторник 43 час

Нового 23 часов
всего 112 часов

Приложение 4. Справка о составе ВВЭ «Север-2»



9-76

РАСЕКРЕЧЕНО

Сов. Секретно
Экз. № 1

СПРАВКА

В высокоширотной воздушной экспедиции "Север-2", проведенной Главсевморпути совместно с ВВС Вооруженных Сил СССР согласно Постановления Совета Министров СССР от 20-го марта 1948 года, № 875-277сс, участвовало 251 человек, из них:

- а/ от Главсевморпути - 120 чел.
- б/ " ВВС ВС СССР - 98 "
- в/ " Дальней авиации ВС СССР - 26 чел.
- г/ " Авиации ВМС - 1 "
- д/ " Г В Ф - 3 "
- е/ " Интендантск. Управлен. ВС - 1 "
- ж/ " Инженерных войск ВС - 1 "
- з/ " Воздушно-десантн. войск ВС 1 "

Представлено к Правительственным наградам всего 193 чел.

Из них:

- а/ от Главсевморпути - 95 чел.
- б/ " Министерства Вооружен. Сил 98 "

Начальник СШО Главсевморпути
при Совете Министров СССР
/А. КАЛУТИН/

Главный штурман Управления
Полярной авиации Главсевморпути
/А. ПИТЕПЕНКО/

Приложение 5. Планируемые на 1949 г. работы ВВЭ

19. 2 1949 г.
Секретно-Информационный Отдел ГУСМП

РАСЕКРЕЧЕНО
Сек. секретно

февраля 9

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР

товарищу БЕРИЯ Л.П.

Во исполнение Постановления Совета Министров СССР от 23 декабря 1948 года № 4786-1868сс, Министерством Вооруженных сил СССР и Главсевморпути при Совете Министров СССР совместно организуется высокоширотная арктическая воздушная экспедиция для дальнейшего изучения Центрального Полярного бассейна.

Главсевморпуть в указанной экспедиции будет выполнять следующий объем работ:

Экспедиционный состав Главсевморпути будет проводить работу в области океанографии, геофизики, аэрометеорологии, аврорнавигации, а также испытывать ледовые аэродроны и материальную часть авиации в новых мало изученных или совершенно не изученных районах Центральной Арктики, в том числе в районе географического Северного полюса.

В тематический план экспедиции включены следующие темы научно-исследовательских работ:

1. Рельеф и грунты центральной части арктического бассейна.

2. Водные массы центральной части арктического бассейна, в связи с новыми данными о ее рельефе.

3. Течения центральной части арктического бассейна.

4. Планктон и бентос центральной части арктического бассейна.

5. Распределение и дрейф льдов в центральной части арктического бассейна.

6. Распределение магнитных элементов в центральной части арктического бассейна.

7. Вариации геомагнитных элементов в центральной части арктического бассейна.

8. Распределение сил тяжести в центральной части арктического бассейна.

9. Вертикальная стратификация атмосферы в приполюсном районе советского сектора Арктики.

10. Ледовые аэродромы в центральной части арктического бассейна.

11. Аэронавигация в высоких широтах Арктики.

12. Оборудование и снаряжение для экспедиционных самолетов в условиях Центральной Арктики.

Для проведения экспедиции выделено 14 самолетов Полярной авиации Главсевморпути, из них Ли-2 - 8 самолетов, ИЛ-12 - 2 самолета, ФВ-200 - 2 самолета, Пе-8 - 1 самолет и Си-47 - 1 самолет.

В экспедиции Главсевморпути примет участие 221 человек, из них штаб руководства экспедицией - 7 человек, летно-подъемный состав - 100 человек, научные работники - 57 человек, обслуживающий состав на береговых базах и ледовых аэродромах - 50 человек, кино-операторы и работники печати - 7 человек.

Научная группа Главсевморпути состоит из: гидрологов, синоптиков, метеорологов, геофизиков, аэрометеорологов, аэромагнитологов, аэрофотосъемщиков, гидрохимиков, инженеров по автоматическим радиометеостанциям и врача.

Силами перечисленных ученых и специалистов будет обеспечено выполнение первых девяти тем тематического плана экспедиции. Научные работы по трем последним темам будут осуществляться силами летного состава Полярной авиации.

Экспедицию намечено провести в период с 18 марта по 14 мая с.г.

Основными береговыми базами, где будет сосредоточено экспедиционное оборудование, продовольствие и горючее, намечены: о. Диксон, м. Челюскина, о. Рудольфа, б. Тикси, м. Шмидта и о. Врангеля.

Перед началом работ экспедиции на ледовых точках, на м.Молотова /архипелаг Северная Земля/ организуется авиационная база, откуда самолеты будут совершать вылеты на льды Центрального Полярного бассейна. Отсюда же будут совершаться самолетами вывоз горючего, продовольствия и снаряжения для экспедиционных групп, базирующихся на льду.

План работ экспедиции намечено провести трехсуточные комплексные научные наблюдения на 24 точках, выбранных на дрейфующих ледяных полях. Кроме того, в двух пунктах на льду будут работать научные группы в продолжении до полутора месяцев.

Научно-исследовательские работы на всех 24 точках будут проводиться двумя группами научных работников, которые будут совершать перелеты по точкам на трех самолетах ЛИ-2 в каждой группе.

Вылету на лед экспедиционных самолетов предшествует стратегическая ледовая разведка на флагманском самолете ИЛ-12 облетом всего предполагаемого района работ.

На м.Молотова и двух ледовых базах будут организованы метеостанции и радиостанции для круглосуточной работы. Все остальные точки на льду будут обслуживаться радиосвязью самолетами, находящимися в то время на данных точках.

Систематическое пополнение запасов и обеспечение научных групп и экспедиционных самолетов на льду горючим и продовольствием будет проводиться самолетами:

Ся - 47 - с о.Рудольфа,
ЛИ - 2 и СВ-200 - с м.Молотова,
Пе - 8 - из Тикси и м.Шмидта,

Работами экспедиции будет охвачен весь Полярный бассейн от Северного полюса до 80° северной широты.

В начальный период экспедиционных работ отправными береговыми базами экспедиции будут являться м.Челюскина и м.Молотова. Работа закончится возвращением самолетов с точек на льду на о.Врангеля и м.Шмидта.

Для обеспечения экспедиции к исходным береговым базам будет переброшено 60,2 тонны грузов, в том числе научное оборудование и средства связи - 18,8 тонн, аэродромное оборудование, снаряжение и запчаста - 29,1 тн., продовольствие - 4,3 тонна, палатки - 1,6 тонна, баллоны с жидким газом - 6,4 тонны.

На ледовые аэродромы Центрального Полярного бассейна с береговых баз будет доставлено 109,6 тонна горючего.

Согласно плану экспедиционных работ, общий налет экспедиционных самолетов составит 418.240 километров и 1795 часов 30 минут, из них 1213 часов над льдами Центрального Полярного бассейна и прилегающих арктических морей.

Экспедиционными самолетами будет совершено 475 посадок, из них непосредственно на льды Центрального Полярного бассейна 200 посадок. Общий расход горючего на экспедиционную работу и обслуживание экспедиции составит около 800 тонн, из них на выполнение непосредственно экспедиционных работ - 698,8 тонна и на транспортные перевозки экспедиционных грузов и личного состава - 100 тонн.

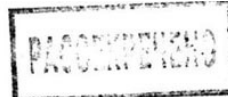
Материалы экспедиции, помимо большого теоретического значения, должны представлять исключительную практическую ценность для составления ледовых и синоптических прогнозов и надежных магнитных карт для плавания судов и полетов авиации в Арктике, особенно в высоких широтах.

Все материалы по экспедиции /тематический план, схемы работ экспедиции и радиосвязи, календарный план, расчетные таблицы, инструкции и табели снаряжения/ направлены мною товарищу Булгакину Н.А..

н/м Начальник Главсевморпути
при Совете Министров СССР

А.КУЗНЕЦОВ.

**Приложение 6. Проект Постановления
СМ СССР по итогам ВВЭ в 1950 г.**



Сов. секретно
экз. № _____

ПРОЕКТ.

СОВЕТ МИНИСТРОВ СОЮЗА ССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № _____

" " декабря 1950 г.

Москва, Кремль.

Об итогах работы высокоширотной воздушной
арктической экспедиции 1950 года.

Совет Министров Союза ССР считает, что проведенная в 1950 году Военным Министерством СССР и Главсевморпути при Совете Министров СССР, согласно Постановлению Совета Министров СССР от 30 ноября 1949 года № 5421-2062сс, высокоширотная арктическая экспедиция успешно выполнила возложенные на нее задачи.

В частности, экспедицией выполнены следующие работы:

а) разрешен вопрос и получены навыки в выборе и организации авиационных баз для боевых самолетов, в том числе для самолетов тяжелой авиации, на дрейфующем льду.

Проведены впервые в истории авиации групповые полеты боевых самолетов (ЛА-11, ТУ-2, ТУ-4 и др.) в суровых условиях высоких широт, включая перелет через Северный Полюс, с посадками на неподготовленные льдины, в Центральном полярном бассейне, при ограниченной насыщенности аэродромов материальными и техническими средствами. Подтверждена надежность работы материальной части боевых и транспортных самолетов в Центральной Арктике, освоены и закреплены методы аэронавигации и эксплуатации различных типов самолетов;

б) впервые приобретен опыт производства групповых парашютных прыжков, с полной выкладкой на дрейфующий лед и организации снабжения десантников с использованием планерных поездов. Тем самым доказана возможность массового использования планеров для обеспечения жизни и работы на дрейфующих ледовых аэродромах и пригодность к эксплуатации в условиях Арктики десантного и стрелкового вооружения;

в) проверена эффективность действия фугасных и химических пушечно-авиационных бомб, а также минно-подрывных средств, артиллерийского и стрелково-минометного вооружения в условиях высоких широт;

г) научными отрядами Главсевморпути за короткий срок собран значительный материал, характеризующий крупные географические открытия в области океанографии, земного магнетизма и аэрометеорологии в высоких широтах Арктики;

д) организована научно-исследовательская дрейфующая станция в Центральном бассейне Арктики, продолжающая до настоящего времени научные работы в области метеорологии, аэрологии, геофизики и океанологии;

е) совершено 388 посадок самолетов на дрейфующие льды, в том числе 21 посадка боевых самолетов (ЛА-11, ТУ-2 и ТУ-4), подтвердившие возможность создания на дрейфующих льдах Центральной Арктики авиационных баз для массовых посадок всех типов самолетов.

Совет Министров Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению доклад Военного министерства СССР и Главсевморпути при Совете Министров СССР об итогах работы высокоширотной воздушной арктической экспедиции 1950 года.

2. Одобрить представленные Военным министерством СССР и Главсевморпути при Совете Министров СССР проект Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания дважды Героя Советского Союза, Героя Советского Союза, Героя Социалистического Труда и о награждении орденами и медалями наиболее отличившихся участников высокоширотной воздушной арктической экспедиции 1950 года.

3. Разрешить Военному министерству СССР и Главсевморпути при Совете Министров СССР:

выдать премии военнослужащим и вольнонаемным работникам вооруженных сил и работникам Главсевморпути, не входившим в состав экспедиции, но отличившимся в подготовке и проведении экспедиции 1950 года, по ВВС СА-300 тыс. рублей и по Главсевморпути при Совете Министров СССР - 250 тыс. рублей.

Выплату указанных премий произвести за счет средств, отпущенных Главсевморпути при Совете Министров СССР на проведение высокоширотной воздушной арктической экспедиции 1950 года.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
СОВЕТА МИНИСТРОВ СОЮЗА С С Р

Ф. АГАЛЬЦОВ

А. ВИХОРЕВ

А. КУЗНЕЦОВ

А. Вихорев *А. Кузнецов*

Приложение 7. Справка о деятельности ВВЭ «Север-5» в 1950 г.

*Справка
о деятельности Р-5*

Экспедиция С-5 1950 года отличалась от экспедиции С-2 1948 года и С-4 1949 года не только по своим масштабам размаха работ, количества участников и качества выполняемых заданий, но и по своему принципиальному назначению. В задачу экспедиций С-2 и С-4 входило изучение секторов Центрального Полярного бассейна, включавшее комплекс океанографических, географических и метеорологических наблюдений, а также изучение методов аэронавигации в высоких широтах, условия эксплуатации и базирования самолетов легкого и среднего типов на дрейфующих льдах.

Если экспедиция С-2 была первой рекогносцировкой, когда шли на ощупь, то экспедиция С-4 основываясь на материалы этой разведки развернула свою работу более широко, продолжая ту же программу, которая была начата в 1948 году.

Экспедиция 1950 года С-5, используя добытые материалы работой экспедиции С-2 и С-4, развернула свою работу принципиально отличавшуюся от двух первых.

Прежде всего районом своих работ экспедиция С-5 избрала совершенно новый и не изученный, где никогда не ступала нога

человека, во много раз превышавшего по своей площади районы работ обеих вместе взятых экспедиций С-2 и С-5.

После деятельности экспедиции С-5 охватывало огромную площадь Северного Ледовитого океана, от подступов к берегам Аляски и Канадского архипелага до географических широт по ту сторону полюса.

Это был район совершенно не изученный в географическом отношении, не говоря уже о ледовых условиях, а большая его часть представляла сплошное "белое пятно", где никогда не было человека.

Экспедиция С-5 ставила своей задачей окончательного глубокого изучения еще не ^{исследованной} изученной части Центрального Полярного бассейна с обширным комплексом океанографических, геофизических и метеорологических наблюдений, а также изучения методов авионавигации в высоких широтах, условий эксплуатации и базирования тяжелых боевых самолетов типа "летающая крепость", легких самолетов типа истребителей и транспортных на дрейфующих льдах. Испытания в условиях высоких широт штатных авиационных боевых химических средств, стрелкового и пушечного вооружения, использования планерных поездов с доставкой грузов в центр Арктического бассейна, новых средств парашютно-десантного вооружения, фугасных бомб различного калибра, маскировка противотанковых мин, испытаний типов армейской одежды, питания, условий жизни на льду, строительства из льда и снега, построение и сохранение аэродромов на дрейфующем льду, строительство автодорог и способы построения ледяных мостов между отдельными полями дрейфующего льда.

Впервые в истории мира истребители и пикирующие бомбардировщики совершили перелет с материка через полюс на материк. Также впервые в истории, тяжелые бомбардировщики типа ТУ-4 производили взлет и посадки на дрейфующие льды. Этим самым была разрешена проблема создания авиабаз — "непотопляемых авиаматов" против американских агрессоров, рассчитывающих использовать Арктику, как кратчайшее расстояние ^{до} ~~против~~ на — шей родины для налета на жизненные центры Советского Союза со своих авиабаз, в изобилии организованных на Аляске и Канадском севере.

Завершающим этапом работы экспедиции С-5 явилось дрейфующая научно-исследовательская станция на льду Центрального бассейна Арктики. Дрейфующая станция пробыла на льду 376 дней, завершив таким образом по всем разделам научной работы годовой цикл наблюдений. Кроме того дрейфующая станция в течение всего полярного лета и полярной ночи держала в полной готовности аэродром на льду, поддерживая его от разрушения специально-разработанными методами. Этот аэродром в течение полярной ночи неоднократно принимал на себя тяжелые транспортные самолеты типа ПС-8, ИЛ-12 и ЛИ-2.

В отличие от дрейфа папанинцев, которые были изолированы от земли и живой связи с людьми, дрейфующая научно-исследовательская станция экспедиции С-5, несмотря на более значительное удаление от берега, неоднократно и регулярно посещалась самолетами Полярной Авиации, как днем, так и в условиях полярной ночи.

**Приложение 8. Указ о награждении
участников ВВЭ «Север-5»**

УКАЗ ПРЕЗИДІІ ВЕРХОВНОІ РАДИ СРСР
УКАЗ ПРЭЗІДУМА ВЯРХОУНАГА СОВЕТА СССР
СССР ОЛИЙ СОВЕТИ ПРЕЗИДУМИНИНГ ФАРМОНИ
СССР ЖОҒАРҒЫ СОВЕТИ ПРЕЗИДУМЫНЫҢ УКАЗЫ
პრეზიდენტის წინაშე აღებული საბჭოთა გადაწყვეტილება
СССР АЛИ СОВЕТИ РЭЎСАТ ЁЙ'ЎТИНИНГ ФАРМАНЫ
TSRS AUKŠČIAUSIOSIOS TARYBOS PREZIDIUMO ĮSAKAS
УКАЗУЛ ПРЕЗИДУМУЛУЙ СОВЕТУЛУЙ СУПРЕМ АЛ УНИУНИЙ РСС



PSRS AUGSTĀKĀS PADOMES PREZIDIJA DEKRETS
СССР ЖОҒОРҒЫ СОВЕТИНИНГ ПРЕЗИДУМУНУН УКАЗЫ
УКАЗИ ПРЕЗИДУМИ СОВЕТИ ОЛИЙ СССР
УКАЗ ПРЭЗІДУМА СОВЕТИ ОЛИЙ СССР
СССР ЁКАРЫ СОВЕТИНИНГ ПРЕЗИДУМЫНЫҢ УКАЗЫ
NSV LIIDU ÜLEMNÕUKOGU PRESIDIUMI SEADLUS
SNTL:n KORKEIMMAN NEUVOSTON PUNEMIEHISTÖN ASETUS

У К А З

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О награждении орденами и медалями личного состава Советской Армии, Военно-Морских Сил СССР и Главного управления Северного морского пути при Совете Министров СССР.

За успешное выполнение специального задания Правитель-
ства в Арктике н а г р а д и т ь:

ОРДЕНОМ ЛЕНИНА

1. АККУРАТОВА Валентина Ивановича.
2. ВОЛОВИЧА Виталия Георгиевича.
3. Подполковника ГИРКО Антона Антоновича.
4. ГУДКОВИЧА Залмана Марковича.
5. ДМИТРИЕВА Александра Ивановича.
6. КОМАРОВА Михаила Семеновича.
7. Генерал-лейтенанта авиации КУЗНЕЦОВА Александра Алексеевича.
8. КУРКО Константина Митрофановича.
9. Генерал-майора авиации МЕЛЬНИКОВА Игоря Сергеевича.
10. МИЛЯЕВА Николая Алексеевича.
11. НИКИТИНА Макара Макаровича.
12. ПЕТРОВА Ивана Григорьевича.
13. Гвардии полковника РОМАНОВА Александра Петровича.
14. Гвардии генерал-майора авиации СЕРЕБРЯКОВА Николая Гавриловича.
15. Гвардии подполковника СИМОНОВА Михаила Васильевича.
16. Подполковника СКОРНЯКОВА Сергея Александровича.
17. Гвардии полковника СОЛОВЬЕВА Павла Григорьевича.
18. ЩЕТИНИНА Георгия Ефремовича.
19. ЯКОВЛЕВА Гурия Николаевича.

ОРДЕНОМ КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. Полковника БАРСКОГО Федора Герасимовича.
2. Подполковника БОРОВКОВА Виктора Дмитриевича.
3. Генерал-майора БУДКИНА Андрея Николаевича.
4. Генерал-майора авиации ВОДОПЬЯНОВА Михаила Васильевича.
5. Гвардии подполковника ГОЛУБНИЧЕГО Ивана Поликарповича.
6. Старшего лейтенанта ДУРАСОВА Евгения Петровича.
7. Майора ЗАМЯТИНА Ивана Петровича.
8. Подполковника КОЗЛОВА Матвея Ильича.
9. Генерал-майора КОПЫЧКО Афанасия Романовича.
10. Полковника ЛАВСКОГО Виктора Михайловича.
11. Гвардии майора МЫЦКОВА Федора Максимовича.
12. Полковника НЕДОСЕКИНА Павла Владимировича.
13. Полковника ОЛЕХНОВИЧА Константина Францевича.
14. Гвардии майора СУТРИНА Валентина Васильевича.
15. Полковника УВАРОВА Павла Леонидовича.
16. Лейтенанта ФРОЛОВА Алексея Владимировича.
17. Подполковника ЧЕРНЫШЕВА Василия Ивановича.
18. Полковника ЧИБИСОВА Максима Николаевича.
19. Гвардии майора ШАРАЕВА Александра Власовича.
20. Майора ШЕВЧЕНКО Алексея Викторовича.
21. Полковника ШЕВЧЕНКО Антона Тимофеевича.
22. Лейтенанта ШМЕЛЕВА Вадима Федоровича.

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

1. БАХТИНОВА Иннокентия Григорьевича.
2. ДРАЛКИНА Александра Гавриловича.
3. ИВАНОВА Бориса Ивановича.
4. КОТОВА Илью Спиридоновича.
5. КУХАРЯ Ивана Демьяновича.
6. МАЛЬКОВА Владимира Васильевича.
7. МОРОЗОВА Дмитрия Николаевича.
8. ОСИПОВА Бориса Семеновича.
9. ПЕРОВА Виктора Михайловича.
10. СОКОЛОВА Анатолия Леонтьевича.
11. СЫРОКВАНУ Николая Лукьяновича.
12. ХОДОВА Михаила Ивановича.

ОРДЕНОМ КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ

1. Полковника АРХАРОВА Александра Евдокимовича.
2. Майора технической службы БАРАНОВА Василия Васильевича.
3. Подполковника ВАГАПОВА Ибрагима Шакировича.
4. Подполковника ДЕРЯБИЧЕВА Юрия Павловича.
5. Гвардии старшего лейтенанта КАЗАНЦЕВА Аристарха Алексеевича.
6. Подполковника КВОЧКИНА Василия Васильевича.
7. Подполковника КОПЫЛОВА Григория Ионовича.
8. Гвардии полковника КОРОТКОВА Сергея Александровича.
9. Старшего лейтенанта КУБЫШКИНА Николая Всеволодовича.
10. Инженер-полковника ЛУЧНИКОВА Николая Александровича
11. Майора МАЛХАСЯНА Константина Ивановича.
12. Инженер-подполковника МЕДНОВА Георгия Алексеевича.
13. Майора ПОПОВА Василия Николаевича.
14. Инженер-полковника ПОТАБЕНКО Валентина Михайловича.
15. Старшего техник-лейтенанта ПОТОКИНА Валентина Сергеевича.
16. Подполковника РЕВА Савву Никитовича.
17. Старшего лейтенанта РОДИНА Василия Дмитриевича.
18. Старшего лейтенанта САВОСТИНА Виталия Александровича.
19. Полковника САМСОНОВА Алексея Алексеевича.
20. Полковника СОЗИНОВА Валентина Дмитриевича.
21. Подполковника ТАМПЛОНА Константина Михайловича.
22. Гвардии майора ТНАЧЕНКО Романа Романовича.
23. Полковника ФОМИЧЕВА Петра Алексеевича.
24. Гвардии капитана ХАРИТОШКИНА Александра Николаевича.
25. Полковника ЧЕРНЕЦОВА Петра Ивановича.
26. Полковника ЯКУБОВИЧА Игоря Евгеньевича.

ОРДЕНОМ "ЗНАК ПОЧЕТА"

1. АНУФРИЕВА Антона Фроловича.
2. ЗОРИНА Анатолия Андреевича.
3. КАМИРНОГО Никифора Потаповича.
4. КУТЕПОВА Василия Константиновича.
5. МАКАРОВА Владимира Васильевича.
6. НАМЕСТНИКОВА Сергея Александровича.
7. ТОЛСТИКОВА Евгения Ивановича.

МЕДАЛЬЮ "ЗА БОЕВЫЕ ЗАСЛУГИ"

1. Лейтенанта АБЕЛЯШЕВА Николая Ивановича.
2. Майора технической службы Беспалова Анатолия Михайловича.
3. Сержанта БОНДАРЕВА Александра Андреевича.
4. Старшего лейтенанта БОРИСОВА Якова Емельяновича.
5. Старшего сержанта ГАЛКИНА Павла Михайловича.
6. Инженер-капитана ГОРБУНОВА Андрея Львовича.
7. Старшину ЗАВАРЫКИНА Леонида Васильевича.
8. Подполковника ЗАХАРЕНКОВА Петра Мироновича.
9. Старшину ПРОТОПОПОВА Александра Федоровича.
10. Капитана РЕЙМАНА Леонида Львовича.
11. Старшего сержанта СКЛЯРА Юрия Александровича.



Председатель Президиума
Верховного Совета СССР - Н. ШВЕРНИК.

Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР - А. Горкин
(А. Горкин)

Москва. Кремль

14 января 1952г.

д. № 180.

**Приложение 9. Отчёт о работе
авиаотряда 8-й САЭ в 1962-1963 гг.**

О Т Ч Е Т

О РАБОТЕ АВИАЦИОННОГО ОТРЯДА 8-ой СОВЕТСКОЙ АНТАРКТИЧЕСКОЙ
ЭКСПЕДИЦИИ ЗА ПЕРИОД ДЕКАБРЬ 1962 Г. - МАРТ 1963 Г.

Авиаотряд 8-ой САЭ прибыл в обсерваторию Мирный на двух кораблях: д/в "Обь" и т/х "Эстония". На борту д/в "Обь", прибывшего в Мирный 27 декабря 1962 года, находилось 13 авиаторов, на борту т/х "Эстония", прибывшего 4 января 1963 года, - 23 человека. В числе прибывших 36 авиаторов, 20 человек являлись зимующим составом и 16 человек - сезонников / звено Брохова и группа Никитина/.

На дизельэлектростанции "Обь" в Мирный были доставлены 4 самолета: Ил-14 04190 на лыжах, Ли-2 04221 на лыжах и два самолета Ан-6 на лыжах № 04342 и 98341.

По прибытии д/в "Обь" в Мирный, 13 авиаторов немедленно приступили к разгрузке и сборке привезенных самолетов. Эта работа представляла чрезвычайные трудности для авиаотряда, т.к. для ее выполнения требовалось иметь значительно большее количество авиаспециалистов, а они находились на т/х "Эстония". Этот факт необходимо учесть в последующих антарктических экспедициях и направлять весь авиаотряд и авиационную технику на одном корабле.

Уже на второй день после прибытия корабля - 28 декабря 1962 г. самолет Ан-6 04342 совершал полеты по перевозке пассажиров и грузов с д/в "Обь".

Одновременно со сборкой привезенных самолетов, авиаотряд приступил и к расконсервации находящихся в Мирном самолетов, в первую очередь самолета Ил-12 41807 на лыжах. 30 декабря 1962 года самолет Ил-12 41807 был облетан, а 1 января уже вылетел на ледовую разведку для т/х "Эстония".

6 января 1963 г. были облетаны расконсервированный самолет Ил-14 04178 на колесах и собранный самолет Ли-2 04221 на лыжах.

9 января 1963 г. был облетан самолет Ил-14 04190 на лыжах.

Два самолета Ан-6, привезенных на д/в "Обь" должны были направиться на землю Эндерби для работы с геологами, и в то же время, в Мирном возникла острая потребность в самолете типа Ан-6 для перевозки пассажиров и груза с т/х "Эстония", стоявшего в 20 - 25 км. от Мирного. По просьбе начальника 8-ой САЭ тов. Сомова, авиаторы, сверх договора между КАЭ и УНА ГВФ, произвели сборку третьего самолета Ан-6 04341, находившегося в Мирном в разобранном состоянии, и с 11 января 1963 г. этот самолет совершал полеты по перевозке пассажиров и груза с т/х "Эстония".

Таким образом, в изумительно короткие сроки / к 10 января 1963 г. / в авиаотряде были подготовлены к полетам 7 самолетов.

Самолеты Ан-6, предназначенные для работы на земле Эндерби, должны были транспортироваться из Мирного на д/в "Обь".

Однако, по просьбе руководства 8-ой САЭ, было принято решение организовать их перелет из Мирного на станцию Молодежная. Перелет небольших одномоторных самолетов Ан-6 на расстояние свыше 2000 км. представлял определенные трудности, т.к. в условиях Антарктиды это осуществлялось впервые.

10 января 1963 г. из Мирного на землю Эндерби / ст. Молодежная / вылетели два самолета Ан-6 04342 и 98341. На этих самолетах улетело звено Ерохова в количестве 9 человек / командиры кораблей Ерохов и Понов, штурманы Гончаров и Ближенцов, бортмеханики Межвых и Батынцев, бортрадисты Соловьев В. и Серов и инженер звена Зайцев/. В числе трех пассажиров был американец Прайер, направлявшийся до австралийской станции Моусон. Позднее - 20 января 1963 г. на ст. Молодежная на самолете Ил-14 в звено Ерохова были доставлены из Мирного авиатехник Самохвалов и слесарь Удинкин.

Основной и важнейшей задачей, поставленной руководством 8-ой САЭ перед отрядом, являлось открытие промежуточной станции Комсомольская и затем станции Восток с последующим завозом туда пассажиров и грузов.

Первый полет на станцию Комсомольская был произведен 18 января 1963 г. на самолете Ил-12 41807. Целью полета являлось:

1. Осмотр снежной поверхности на станции Комсомольская для определения возможности производства посадки самолета Ли-2
2. Сброс авиабензина в бочках для заправки в последующем самолета Ли-2.
3. Проверка наземного радиопеленгатора Мирного, перенесенного на новое место из района трещин.

Поставленные задачи в этом полете были выполнены.

23 января 1963 г. для открытия станции Комсомольская вылетел самолет Ли-2 04221, на борту которого находились пассажиры - радист Якимов и механик Шафарук.

Первая посадка на высокогорной станции Комсомольская на неподготовленную поверхность при отсутствии на ней людей, представляла собой сложную и ответственную задачу. Однако, экипажу самолета Ли-2 удалось благополучно приземлиться.

Так была открыта станция Комсомольская.

При производстве этих двух полетов на законсервированную станцию Комсомольская, осуществлявшуюся без приводных радиостанций, а первый полет и без наземного радиопеленгатора, экипажам самолетов удалось точно выйти на ст. Комсомольская без дополнительной затраты летного времени на ее поиски.

Еще более сложной задачей для авиаотряда являлось открытие само-

летами станции Восток.

Применить для этой цели самолет Ли-2 - означало задержать срок открытия станции Восток, т.к. в таком случае надо было-бы предварительно совершить несколько полетов на станцию Комсомольская и завести туда авиабензин Б-91 для дозаправки самолета Ли-2 при его следовании на станцию Восток и обратно. Кроме того учитывалось, что самолет Ли-2 не может взлететь с высокогорной станции Комсомольская с большой загрузкой для следования на ст. Восток. Ускорить открытие ст. Восток необходимо было еще и для того, чтобы до наступления плохих погод в Антарктиде / вторая половина марта м-ца / успеть завести самолетами на ст. Восток требуемые грузы.

Было принято решение сделать попытку открытия ст. Восток на самолете Ил-14 на лыжах. Этому предшествовала тщательная подготовка и проверка самолета Ил-14 04190 на лыжах и производство аэродинамических расчетов для определения возможности взлета с высокогорной станции Восток без ускорителей.

В первом полете на законсервированную ст. Восток, решались 3 очень серьезные летно-технические проблемы:

1. Выход на ст. Восток без привидной радиостанции и при еще не окончательно выверенном наземном радионавигаторе т.е. фактически без радионавигационных средств.
2. Производство посадки на экспериментальном, впервые применяемом самолете Ил-14 на лыжах на неподготовленную снежную поверхность.
3. Производство взлета с высокогорного аэродрома без ускорителей на экспериментальном самолете.

Первый полет на ст. Восток состоялся 25 января 1963 г. На борту самолета находились пассажиры - первые зимовщики ст. Восток т.т. Сидоров, Боровский, Лебедев Н., Феоктистов и Докукин.

Станция Восток была обнаружена без дополнительных поисков, нормально совершена посадка и взлет без ускорителей.

Этот полет имел решающее значение для всей дальнейшей работы авиаотряда 8-ой САВ вообще и, в частности, для обеспечения ст. Комсомольская и Восток необходимыми грузами, т.к. этим полетом апробировалось применение самолета Ил-14 на лыжах и возможность его взлета без дорогостоящих, тяжелых и громоздких ускорителей.

С 25 января 1963 г. начались систематические полеты на ст. Восток и Комсомольская. К 5 марта 1963 г. станция Восток была обеспечена всем необходимым для зимовки, а на ст. Комсомольская завезено дизельное топливо, требуемое для похода санно-гусеничного поезда со станции Восток в Мирный.

За указанный период времени на ст. Восток было совершено 22 полета с посадкой и перевезено 34 пассажира и 25870 кг. груза.

На ст. Комсомольская было совершено 26 полетов из них 17 на сброс груза и 9 полетов с посадкой.

Перевезено 10 пассажиров и 39910 кг. груза .

Звено Ерохова , в состав которого входило 11 авиаторов, самостоятельно работало с геологами на земле Эндерби , базируясь в полевом лагере на оз. Ричардсон в 240 км. от ст. Молодежная .

Разразившимся ураганом небывалой силы, в ночь с 12 на 13 марта и затем 16 марта 1963 г. полностью поломаны, закрепленные на стойках самолеты Ан-6 № 04342 и 98341 .

6 человек из звена Ерохова /Пономов, Ближенцев, Межевых, Батынников, Селозьев В., Серев / и два работника 8-ой САЭ / Духанин и Александров вывезены самолетом Ил-14 с оз. Ричардсон в Мирный . В их числе были получившие травмы / Батынников и Александров/.

ИТОГОВЫЕ ДАННЫЕ ПО НАЛЕТУ, ПОСАДКАМ И ПЕРЕВОЗКАМ

Д Е К А Б Р Ь 1 9 6 2 Г О Д А

№ п/п	Тип с-та.	Номер с-та.	Налет. Час. Мин.	Посадки Всего.	В т.ч. первые	Перевезено Пассаж. Груза в кг.
1.	Ил-12	41807	00-30	1	-	
2.	Ан-6	04342	18-30	48	13	
ИТОГО: 19-10				49	13	65. 3500 кг.

В том числе: ПО СИМУЮЩЕМУ ОТРЯДУ: налет 0 час.30 мин
Первых посадок нет .

ПО ЗВЕНУ ЕРОХОВА: налет 18 час. 40 мин
Первых посадок 13 .

ПО ХАРАКТЕРУ РАБОТ НАЛЕТ РАСПРЕДЕЛЯЕТСЯ СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ

1.	Облет матчасти	01-00
2.	Перевозки с дизельэлектрохода "Обь"	10-20
3.	Ледовая разведка	07-50

ИТОГО: 19-10.

Я Н В А Р Ь 1 9 6 3 Г О Д А

№ п/п	Тип с-та.	Номер с-та.	Налет. Час. Мин.	Посадки Всего.	В т.ч. первые	Перевезено Пассаж. Груза в кг.
1.	Ил-14	04190	60-30	12.	1.	
2.	Ил-14	04178	07-40	2.	-	
3.	Ил-12	41807	43-55	9.	1.	
4.	Лн-2	04221	34-10	27.	5.	
5.	Ан-6	04341	23-50	79.	17.	
6.	Ан-6	04342	63-00	105.	31.	
7.	Ан-6	98341	45-00	59.	18.	
ИТОГО: 278-05				298.	73.	429. 38750 кг.

В том числе: ПО СИМУЮЩЕМУ ОТРЯДУ налет: 170ч.05м. Первичных посадок 22.
ПО ЗВЕНУ ЕРОХОВА налет: 108ч.00м. Первичных посадок 49.

ПО ХАРАКТЕРУ РАБОТ НАЛЕТ РАСПРЕДЕЛЯЕТСЯ СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ:

1.Облет матчасти и устранение девиации	08-30.
2.Полеты для д/е "Обь" и д/х "Восток" и перевозка пассажиров и грузов с этих кораблей в Мирный и обратно.	44-20.
3.Полеты на станцию Восток / 4 полета/.	41-45.
4.Полеты на станцию Комсомольская /3 полета/.	24-35.
5.Полеты на станцию Молодежная / 2 полета/.	33-35.
6.Полеты к санно-гусеничному поезду	03-35.
7.Прочие полеты /обслуживание китобазы "Сов.Украина", облет радиопеленгатора, подвозка ГСМ для перелета Ан-6.	13-45.
8.Полеты на земле Эндерби / звено Ерохова/.	108-00.
ИТОГО: 278-05.	

Ф Е В Р А Л Ь 1 9 6 3 Г О Д А

№ пп	Тип	Номер с-та	Налет с-та. Час.Мин.	Посадки Всего. В т.ч.первые.	Перевезено Пассаж. Груза в кг.
1.	Ил-14	04190	172-45	32. -	
2.	Ил-14	04178	39-05	11. -	
3.	Ил-12	41807	125-50	17. 2	
4.	Ли-2	04221	12-10	3. -	
5.	Ан-6	04342	84-05	97. 64.	
6.	Ан-6	98341	76-35	99. 56.	
ИТОГО:		510-30	259.	122.	69. 49920 кг.

В том числе: ПО ЗИМУЮЩЕМУ ОТРЯДУ налет:349ч.50м. Первых посадок 2.
ПО ЗВЕНУ ЕРОХОВА налет:160ч.40м. Первых посадок 120.

ПО ХАРАКТЕРУ РАБОТ НАЛЕТ РАСПРЕДЕЛЯЕТСЯ СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ

1.Облет матчасти	02-35.
2.Ледовая разведка	10-25.
3.Полеты на ст.Восток / 16 полетов/.	171-55.
4.Полеты на ст.Комсомольская /17 полетов/.	131-00.
5.Полеты на ст.Молодежная /2 полета/.	33-55.
6.Полеты на земле Эндерби / звено Ерохова/.	160-40.
ИТОГО: 510-30.	

М А Р Т 1 9 6 3 Г О Д А

№ пп	Тип	Номер с-та	Налет с-та. Час.Мин.	Посадки Всего. В т.ч.первые.	Перевезено Пассаж. Груза в кг.
1.	Ил-14	04190	38-05	9 3	
2.	Ил-14	04178	62-50	16 1	
3.	Ил-12	41807	07-05	1 -	
4.	Ли-2	04221	02-10	2 -	
5.	Ан-6	04342	50-05	57. 30.	
6.	Ан-6	98341	40-15	47. 32.	
ИТОГО:		200-30	182.	66.	64. 23330 кг.

В том числе: ПО ЗИМУЮЩЕМУ ОТРЯДУ налет: 110ч.10м.Первых посадок 4.
ПО ЗВЕНУ ЕРОХОВА налет: 90ч.20м.Первых посадок 62.

ПО ХАРАКТЕРУ РАБОТ НАЛЕТ РАСПРЕДЕЛЯЕТСЯ СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ

1.Облет матчасти	00-20.
2.Ледовая разведка	17-05.
3.Полеты на ст.Восток / 2 полета/	22-20.
4.Полеты на ст.Комсомольская /6 полетов/.	41-50.
5.Полеты к санно-гусеничному поезду	11-20.
6.Вывоз лагеря геологов с земли Эндерби	17-15.
7.Полеты на земле Эндерби / звено Ерохова/.	90-20.
ИТОГО: 200-30.	

ВСЕГО ЗА ПЕРИОД С ДЕКАБРЯ 1962 г. ПО МАРТ 1963 г.

№ п/п	Тип	Номер с-та.	Налет Час.Мин.	Посадки Всего.В т.ч.первые	Перевезено Пассажир. Груза в кг.
1.	Ил-14	04190	271-20	53 4	
2.	Ил-14	04178	109-35	29 1	
3.	Ил-12	41807	177-20	27 3	
4.	Ли-2	04221	48 -30	32 5	
5.	Ан-6	04341	23 -50	78 17	
6.	Ан-6	04342	215-50	259 138	
7.	Ан-6	98341	161-50	205 106	
ИТОГО: 1008-15				683 274	627, 115500 кг.

В том числе по ЗИМУЮЩЕМУ СОСТАВУ налет: 630ч.35м.Первых посадок 30.
по ЗВЕНУ ЕРОХОВА налет: 377ч.40м.ПЕРВЫХ ПОСАДОК 244.

ПО ХАРАКТЕРУ РАБОТ НАЛЕТ РАСПРЕДЕЛЯЕТСЯ СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ .

1. Облет матчасти	12-25.
2. Ледовая разведка	35-20.
3. Полеты на ст. Восток / 22 полета /	236-00.
4. Полеты на ст. Комсомольская /26 полетов/	197-25.
5. Полеты к санно-гусеничному поезду.	14-55.
6. Полеты на ст. Молодежная	67-30.
*) 7. Полеты на д/э "Обь" и т/х "Эстенция".	54-40.
8. Вывоз лагеря геологов с земли Эндерби	17-15.
9. Прочие полеты /обслуживание хитобазы"Сов.Украина",облет радиопеленгатора,подвозка ГСМ для перелета Ан-6/	13-45.
10.Полеты на земле Эндерби /звено Ерохова/ включая перелет из Мирного на землю Эндерби.	359-00.
*) <u>Примечание:</u> В налет звена Ерохова входит 18 ч. 40 м. из пункта 7 - "Полеты на д/э "Обь" в декабре 1962 г.	
Итого 1008-15.	

**Приложение 10. Приказ министра ГА
СССР № 541 от 24 сентября 1970 г.**

Министерство гражданской авиации	
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АРХИВ	
Вх. № <u>10</u>	Коллич. <u>1</u> листов
<u>5</u> " <u>X</u> 1970	

П Р И К А З

Для служебного пользования

экз. № 67

министра гражданской авиации Союза ССР

№ 541

24 сентября 1970 г.

г. Москва

Об улучшении руководства авиационным
обслуживанием районов Крайнего Севера,
Арктики и Антарктиды

Управления гражданской авиации Сибири и Дальнего Востока приобрели значительный опыт работы по применению авиации в условиях Крайнего Севера, Арктики и приравненных к ним местностях. Объемы работ по авиационному обслуживанию нужд народного хозяйства и населения в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока и в Арктике в указанных управлениях из года в год возрастают.

В целях дальнейшего улучшения организационной структуры управления предприятиями гражданской авиации, занятыми авиационным обслуживанием районов Крайнего Севера, Дальнего Востока, а также Арктики и Антарктиды, повышения оперативности, приближения руководства работами в этих районах в интересах развития народного хозяйства и обслуживания населения в отдаленных местностях страны.

П Р И К А З Ы В А Ю:

I. Возложить выполнение работ по авиационному обслуживанию народного хозяйства и населения районов Крайнего Севера, а также работ по проведению ледовой разведки и обеспечению высокширотных экспедиций в морях Советской Арктики на следующие управления гражданской авиации:

а) Северное управление - в северных районах Ненецкого авиационного округа, в Баренцевом море и в Карском море (к западу от меридиана 72°);

б) Томское управление - в северных районах Ямало-Ненецкого национального округа;

в) Красноярское управление -- в северных районах Таймырского национального округа, в Карском море (к востоку от меридиана 72°) и в море Лаптевых (к западу от меридиана 120°);

г) Якутское управление -- в северных районах Якутской АССР, в море Лаптевых (к востоку от меридиана 120°) и в Восточно-Сибирском море (к западу от меридиана 163°);

д) Магаданское управление -- в северных районах Чукотского национального округа, в Восточно-Сибирском море (к востоку от меридиана 163°) и в Чукотском море.

2. Возложить на Московское управление спецприменений и местных воздушных линий формирование сводных Антарктических авиаотрядов и выполнение авиационных работ в районах Крайнего Севера по отдельным заданиям Министерства гражданской авиации.

3. Возложить на Московское транспортное управление гражданской авиации выполнение перевозок самолетами Ан-12 и другими типами самолетов на дрейфующие научные станции в Арктике.

4. Возложить на Управление применения авиации в народном хозяйстве МГА планирование и координацию работ, проводимых в Арктике, районах Крайнего Севера и Антарктиде, распределение между управлениями гражданской авиации отдельных заданий на выполнение работ в этих районах, оперативное руководство высокоширотными экспедициями и ледовой разведкой, руководство формированием сводных Антарктических отрядов и контроль за выполнением заданий Правительства по выполнению работ в этих районах.

Для выполнения указанных функций организовать отдел в составе УПАНХ МГА.

5. Полярное управление гражданской авиации с 1-го января 1971 года расформировать.

6. Начальнику Полярного управления гражданской авиации т.Шевелеву М.И.:

а) передать с 1 октября 1970г. предприятия и организации бывшего Полярного управления управлениям и организациям гражданской авиации согласно приложению.

Передачу произвести по балансу на I октября 1970г.:

б) Череметьевский объединенный авиаотряд и УТО № 24 расформировать с 15 октября 1970г., образовав для составления ликвидационного баланса рабочую комиссию;

в) сокращать штатную численность административно-управленческого персонала по мере передачи объемов работ соответствующим управлениям и организациям.

При трудоустройстве работников Полярного управления гражданской авиации, высвобождающихся в результате проводимых в соответствии с настоящим приказом мероприятий, руководствоваться постановлением Совета Министров СССР от 27 февраля 1970г. № 145 "О льготах для работников, высвобождаемых в связи с совершенствованием и удешевлением аппарата управления" (объявлено приказом МГА от 10 марта 1970 г. № 135);

г) представить мне на утверждение ликвидационный баланс Полярного управления гражданской авиации.

7. Начальникам управлений и организаций гражданской авиации, указанным в приложении к настоящему приказу, принять предприятия и организации, авиационную и наземную технику и оборудование, служебные и производственные здания и другое имущество Полярного управления, оформив прием-сдачу актами.

8. Заместителю Министра т.Быкову Н.П. до I октября 1970г. распределить самолето-моторный парк 254 летного отряда между управлениями гражданской авиации.

9. Для дальнейшего изучения применения авиации в районах Крайнего Севера, Арктики и Антарктиды, разработки специального оборудования самолетов и методов проведения работ в этих районах, организовать в составе ГосНИИ ГА Отдел применения авиации в районах Крайнего Севера, Арктики и Антарктиды, с конструкторским бюро и производственной группой.

10. Заместителю Министра т.Попову А.А.:

а) образовать в составе "Авиатехснаба" отдел централизованного продовольственного, материально-технического снабжения и

обеспечения горюче-смазочными материалами, возложив на него обеспечение предприятий гражданской авиации Крайнего Севера, Арктики и Антарктиды;

б) оформить соответствующим документом сохранение за Северным, Красноярским, Якутским и Магаданским управлениями ГА действия пункта 5 постановления Совета Министров СССР от 3 января 1960г.;

в) распределить принадлежащие Полярному управлению служебные помещения, жилые дома, склады, пионерский лагерь, Ейскую турбазу и др. помещения, автотранспорт и наземную технику между предприятиями гражданской авиации Московского узла и ХОЗУ МГА;

г) оформить закрепление за ХОЗУ МГА служебной площади, занимаемой Полярным управлением по ул.Разина, д.9, а также передачу Министерству лимитов на жилую площадь в г.Москве по внесенным Полярным управлением средствам на долевое участие в строительстве жилой площади.

II. Начальнику Управления кадров МГА т.Ванифатову Г.А. совместно с начальником Управления летной службы МГА т.Васиным И.Ф. обеспечить до 15 октября 1970г. трудоустройство личного состава бывшего УТО № 24 в учебно-тренировочных отрядах МТУ ГА, ТУМВЛ ГА и МУСПИМВЛ ГА, а также распределить между ними оборудование, учебные и наглядные пособия.

12. Начальнику Управления движением самолетов МГА т.Неробову Р.К., по представлению начальников соответствующих управлений, внести необходимые изменения в границы РДС Крайнего Севера и Сибири.

13. Начальнику Управления радионавигации и связи МГА т.Жирнову Н.И. обеспечить Северное, Томенское, Красноярское, Якутское и Магаданское управления каналами связи, необходимыми для руководства вновь принятыми предприятиями в районах Крайнего Севера.

Начальнику Первого отдела МГА т.Комарову Б.Я. обеспечить специальную связь по указанным каналам.

14. Начальникам управлений: Центрального планово-экономического, Финансового, Медико-санитарного, Капитального строительства и Наземных сооружений внести по состоянию на 1 октября соответствующие изменения в производственно-финансовые планы управлений гражданской авиации, в связи с мероприятиями, указанными в настоящем приказе.

15. Начальнику ЦПЭУ т.Парсегову Г.А. до 1 ноября 1970г. представить мне на утверждение изменения структур и штатов управлений и организаций, указанных в настоящем приказе.

16. Начальнику Управления кадров МГА т.Ванифатову Г.А.:

а) принять меры по трудоустройству командно-руководящего состава Полярного управления номенклатуры МГА;

б) проконтролировать работу по трудоустройству работников Полярного управления, оказать в этой работе необходимую помощь;

в) перераспределить молодых специалистов, подлежащих по плану направлению на работу в Полярное управление.

17. Начальнику Юридического отдела МГА т.Ежову Н.М. представить мне на утверждение до 15 ноября 1970г. измененные проекты Положений об Управлении применения авиации в народном хозяйстве МГА и об управлениях гражданской авиации, перечисленных в настоящем приказе.

18. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на Первого заместителя Министра гражданской авиации тов.Жолудева Л.В.

Министр гражданской авиации



Б.Бутаев

**Приложение 11. Приложение к приказу
МГА СССР № 541**

Для служебного пользования

УТВЕРЖДАЮ
Министр гражданской
авиации
Б. Бугаев
"23" IX 1970г.

Приложение
к приказу МГА № 541
от "24" IX 1970г.

Распределение предприятий, подразделений и
самолетного парка Полярного управления между
управлениями и организациями гражданской
авиации.

1. Северному управлению гражданской авиации - базовый аэропорт Амдерма с приписным аэропортом Усть-Кара и аэропорт Нагурская.
2. Тюменскому управлению гражданской авиации - авиаэскадрилья, объединенную с аэропортом Мыс Каменный.
3. Красноярскому управлению гражданской авиации - авиаэскадрилья, объединенную с аэропортом Хатанга и приписным аэропортом Косистый, базовый аэропорт Диксон с приписными аэропортами Челюскин, Средний, Усть-Тарей.
4. Якутскому управлению гражданской авиации - Нижнеколымский объединенный авиаотряд с аэропортами Черский и Чокурдах (кроме авиаэскадрильи, объединенной с аэропортом Шмидт и приписным к нему аэропортом Бухта Сомнительная); авиаэскадрилья, объединенную с аэропортом Тикси и приписными аэропортами Темп, Таймылыр и Булун.
5. Магаданскому управлению гражданской авиации - авиаэскадрилья, объединенную с аэропортом Шмидт и приписным к нему аэропортом Бухта Сомнительная.
6. Московскому транспортному управлению 247 летный отряд, кроме самолетов ~~многоцелевых~~, указанных в пункте 7 приложения.

7. Транспортному управлению международных воздушных линий 10 самолетов Ан-12 из состава 247 летного отряда, а также АТБ Шереметьевского ОАО (на который возлагается техническое обслуживание самолето-моторного парка 254 летного отряда).

8. Московскому управлению специальных применений и МВЛ - 254 летный отряд с сохранением места его базирования.

9. Государственному научно-исследовательскому институту гражданской авиации самолет Ил-18 № 75716 со специальной аппаратурой и самолет Ан-24 № 46211, оборудованный аппаратурой "Торос", а также 2 самолета Ан-24, с крылом и мотоустановками Ан-26, находящиеся в ОКБ Генерального конструктора т. Антонова О.К. на оборудовании аппаратурой "Торос".

Заместитель Министра
гражданской авиации



Н. Быков

Приложение 12. Донесение флагштурмана полярной авиации В. А. Аккуратова министру гражданской авиации маршалу авиации Е. А. Логинову

На Ваш запрос о встречах и фактах наблюдения за неопознанными летающими объектами (НЛО) в Арктике докладываю:

1. В 1950 г., базируясь на ледовой разведке в Нижних Крестах (Колыма), в августе мы наблюдали, как над посёлком в течение 3 суток появлялся диск, напоминающий по цвету Луну, но меньшего размера, на высоте 20–25° над горизонтом в южной части неба. Диск обычно появлялся в 15.30 по местному времени и наблюдался населением всего посёлка, вызывая большой интерес особенно у нас, у лётного состава.

В этот период над территорией СССР часто летали воздушные шары, запускаемые США, которые мы неоднократно наблюдали и преследовали на самолётах. Этот диск не был похож на воздушный шар ни по скорости движения, ни по цвету.

После нашего сообщения в Москву нам было дано указание как можно ближе подлететь к диску на самолёте «Каталина» и подробно изучить это явление. Поднявшись на высоту 7000 м, то есть на предел высотности «Каталины», и сближаясь с диском, мы заметили, что диск в размерах не изменился, движение его в направлении с востока на запад было очень медленным. Цвет жемчужный, с пульсирующими краями и без каких-либо антенн или подвесок. В 17.30 диск уходил на запад, резко набирая высоту, пока не исчезал из поля зрения. На третьи сутки диск исчез и больше не появлялся.

По поводу этого явления была большая переписка с Главным управлением Северного морского пути, и весь этот материал хранился в архивах Министерства Морского Флота.

2. В 1956 г., совершая стратегическую ледовую разведку на самолёте Ту-104 с командиром корабля т. Бахтиновым в районе мыса Джузеп (Гренландия), выйдя из облаков, мы неожиданно увидели, что с левого борта параллельно нашему курсу (180°) движется какой-то непонятный летательный аппарат, по форме напоминающий большую чечевицу жемчужного цвета с волнообразно пульсирующими краями.

Зная, что на севере Гренландии находятся американские авиабазы (Норе, Туле), мы первоначально решили, что это американский

летательный аппарат неизвестной конструкции, и, не желая с ним встречи, вновь ушли в облака. Через 40 минут полёта по курсу на о. Медвежий облачность неожиданно кончилась, впереди было ясно, и мы вновь по левому борту заметили тот же неизвестный аппарат.

Решив подробнее рассмотреть, что это такое, мы резко изменили курс и пошли на сближение, сообщив на базу (Амдерма) о своём намерении и его цели. В ответ на изменение курса неизвестный летательный аппарат тоже изменил курс и со скоростью, равной нашей, пошел параллельно. Через 15–18 минут полёта неизвестный аппарат резко изменил курс, обогнал нас и молниеносно ушел вверх, исчезнув в синеве неба. Никаких антенн, крыльев, надстроек или иллюминаторов на этом диске мы не обнаружили. Не было замечено также ни выхлопов струй газа, ни инверсионного следа, а скорость его ухода была настолько велика, что это явление казалось каким-то сверхъестественным.

3. В феврале 1967 г. экипажем рейсового самолёта Ил-18 (командир В. Петров, штурман А. Шамес) 247-го ЛО ПУГА было замечено следующее явление: в районе Тикси, находясь на высоте 800 м, слева по борту под 20° над горизонтом был замечен диск жемчужного цвета размером чуть меньше луны. Диск обгонял самолёт, набирая высоту с курсом 90°. Полёт происходил в светлое время при ясном небе. Ни на один из существующих летательных аппаратов диск не походил. Запись этого явления имеется у штурмана Шамеса.

4. Помимо этих фактов встреч с НЛО, имеются и другие. Так, в декабре 1966 г. экипажи наблюдали встречу сразу с шестью дисками, но не жемчужного, а оранжевого цвета. Но, так как в свое время в нашей печати было сообщение, что это просто световые эффекты, которые никакого отношения к летательным аппаратам не имеют, то лётный состав, замечая подобные явления, перестал интересоваться ими, дабы легендами о «летающих тарелочках» не вызывать насмешек товарищей.

Флаг-штурман полярной авиации В. И. Аккуратов

Приложение 13. Начальники полярной авиации в 1946–1970 гг.

Годы работы	Должность	Ф.И.О.	Примечание
01.1946 г. – 05.1947 г.	Начальник Управления Полярной авиации ГУСМП при СМ СССР	Кузнецов Александр Алексеевич	С 1941 г. – генерал-майор авиации; С 1950 г. – генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза
05.1947 г. – 01.1951 г.	Начальник Управления Полярной авиации ГУСМП при СМ СССР	Чибисов Максим Николаевич	С 16.01.1945 г. – полковник; С 08.08.1955 г. – генерал-майор авиации
01.1951 г. – 11.1955 г.	Начальник Управления (командующий) (1) Полярной авиации ГУСМП Министерства морского и речного флота (Министерства морского флота – ММФ) СССР (2)	Моросанов Михаил Николаевич	С 1944 г. – полковник
11.1955 г. – 24.09.1970 г. (в 06.1971 г. уволен в связи с ликвидацией ПУ МГА)	Командующий (начальник Управления) Полярной авиации ГУСМП ММФ (Главного Управления Гражданского Воздушного Флота – ГУ ГВФ, Министерства Гражданской авиации – МГА) СССР (3) Начальник Полярного Управления МГА СССР Начальник Управления Гражданской авиации Центральных районов и Арктики МГА СССР Начальник Управления Гражданской авиации Арктики и Антарктики МГА СССР	Шевелёв Марк Иванович	генерал-лейтенант авиации; Герой Советского Союза

1. С марта 1953 г. по январь 1960 г. должность начальника УПА ГУСМП называлась: командующий ПА ГУСМП.

2. 15 марта 1953 г. ГУСМП было включено в состав Министерства морского и речного флота СССР. В августе 1954 г. из ММРФ выделилось Министерство морского флота, в состав которого вошло ГУСМП.

3. 30 января 1960 г. УПА ГУСМП ММФ СССР было передано Главному Управлению Гражданского Воздушного Флота. С 27 июля 1964 г. УПА ГУ ГВФ вошло в состав нового Министерства Гражданской авиации как

Полярное управление ГА. 24 сентября 1970 г. приказом Министра Гражданской авиации СССР № 541 ПУ ГА было расформировано.

Приложение 14. Руководители лётных отрядов САЭ и РАЭ в 1955-2000 гг.

Руководители лётных отрядов САЭ и РАЭ в 1955–2000 гг.

Годы работы САЭ	№ САЭ	Командир отряда	Заместитель
1955–1956	1	Черевичный И.И.	
1956–1957	2	Москаленко П.П.	
1957–1958	3	Перов В.М.	
1958–1959	4	Осипов Б.С.	
1959–1960	5	Пименов А.Н.	
1960–1961	6	Миньков Б.А.	
1961–1962	7	Илюшкин Я.И.	
1962–1963	8	Марченко А.Я.	
1963–1964	9	Миньков Б.А.	
1964–1965	10	Миньков Б.А.	
1965–1966	11	Борисов В.А.	
1966–1967	12	Клюев Л.Ф.	
1967–1968	13	Шатров Ф.А.	
1968–1969	14	Журавлёв Е.Г.	
1969–1970	15	Шкарупин В.С.	
1970–1971	16	Потёмкин В.Я.	
1971–1972	17	Москаленко П.П.	
1972–1973	18	Москаленко П.П.	
1973–1974	19	Журавлёв Е.Г.	
1974–1975	20	Шкарупин В.С.	
1975–1976	21	Журавлёв Е.Г.	
1976–1977	22	Журавлёв Е.Г.	Заварзин В.С.
1977–1978	23	Шляхов Б.Г.	Кравченко Е.Д.
1978–1979	24	Шляхов Б.Г.	Кравченко Е.Д.
1979–1980	25	Кравченко Е.Д.	Голованов В.И.
1980–1981	26	Голованов В.И.	
1981–1982	27	Кравченко Е.Д.	Скляров Е.А.
1982–1983	28	Голованов В.И.	Смирнов В.В.
1983–1984	29	Кравченко Е.Д.	Скляров Е.А.
1984–1985	30	Степанов В.Я.	Федорович А.С.
1985–1986	31	Скляров Е.А.	Гамов В.П.
1986–1987	32	Кравченко Е.Д.	Федорович А.С.
1987–1988	33	Скляров Е.А.	Голованов В.И.
1988–1989	34	Кравченко Е.Д.	Федорович А.С.
1989–1990	35	Федорович А.С.	Егоров А.А.
1990–1991	36	Петров А.В.	
1991–1992	37	Фроловский В. Е.	
1992–1993	38	Егоров А. А.	
1993–1994	39	Фроловский В. Е.	
1994–1995	40	Егоров А. А.	
1995–1996	41	Федоров С. В.	
1996–1997	42	Куканос А. Е.	
1997–1998	43	Куканос А. Е.	
1998–1999	44	Лялин Б. В.	
1999–2000	45	Лялин Б. В.	

Приложение 15. Перечень основных мероприятий по реализации Стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдаленную перспективу (Приложение к Стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдалённую перспективу)

П Е Р Е Ч Е Н Ь

основных мероприятий по реализации Стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдаленную перспективу

(Приложение к Стратегии развития деятельности Российской Федерации в Антарктике на период до 2020 года и на более отдалённую перспективу)

Ответственные исполнители,
Срок реализации

- | | |
|---|---|
| 1. Строительство и (или) капитальный ремонт объектов инфраструктуры Российской антарктической экспедиции на антарктических станциях «Прогресс», «Новолазаревская», «Беллинсгаузен», «Мирный», «Восток», полевых базах «Молодёжная», «Русская» и «Ленинградская». | Росгидромет,
2012–2030 гг. |
| 2. Создание полевой базы для внутриконтинентальных гляциологических исследований и поддержки транспортных операций в районе гор Гров на трассе от станции «Прогресс» до станции «Восток». | Росгидромет,
2015 г. |
| 3. Организация новых полевых лагерей для обеспечения российских геолого-геофизических исследований и модернизация действующих полевых геологических баз. | Роснедра,
2013 г. |
| 4. Формирование центра транспортных операций на станции «Прогресс», освоение новых внутриконтинентальных трасс, проведение комплекса гидрографических, инженерных и транспортных работ в районе расположения станции, модернизация снежно-ледовых взлётно-посадочных полос на антарктических станциях и базах для новых типов самолётов, обеспечение испытаний и эксплуатации в Антарктике самолётов на лыжно-колёсных шасси. | Росгидромет,
Минпромторг,
Минтранс, 2013 г. |
| 5. Проведение регулярных комплексных рыбопромысловых экспедиций в атлантическом, индоокеанском и тихоокеанском секторах Антарктики с целью оценки запасов криля, рыб и кальмаров в этих районах. | Росрыболовство,
2010–2030 гг. |
| 6. Завершение строительства и ввод в эксплуатацию нового научно-экспедиционного судна для Российской антарктической экспедиции. | Росгидромет,
2012 г. |
| 7. Проектирование и строительство научно-экспедиционного судна для Российской антарктической экспедиции. | Росгидромет,
2014–2017 гг. |
| 8. Проектирование и строительство 2 крупнотоннажных научно-исследовательских судов ледового класса для проведения комплексных рыбохозяйственных и океанографических исследований. | Росрыболовство,
2011–2015 гг. |

9. Модернизация научно-исследовательского судна «Академик Александр Карпинский».
Роснедра, 2011–2012 гг.
10. Подготовка технико-экономического обоснования строительства нового научно-исследовательского судна.
Роснедра, 2011–2012 гг.
11. Проектирование и строительство нового научно-исследовательского судна.
Роснедра, 2013–2015 гг.
12. Развертывание и ввод в эксплуатацию станции сбора данных измерений системы дифференциальной коррекции и мониторинга глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.
Роскосмос, Росгидромет, 2012 г.
13. Оснащение антарктических станций и полевых баз Росгидромета автоматическими метеорологическими и геофизическими станциями, гидрологическими комплексами, цифровыми комплексами для приема гляциологической и синоптической информации с искусственных спутников Земли, цифровыми геофизическими, магнитометрическими и сейсмическими приборными комплексами, станциями спутниковой связи.
Росгидромет, Роскосмос, 2017 г.
14. Создание лабораторного комплекса для стерилизации измерительных средств и отбора проб из водного тела и донных отложений подледникового озера Восток на станции «Восток», мобильного комплекса бурения ледника с использованием альтернативных источников энергии.
Росгидромет, Минобрнауки, Российская академия наук, 2015 г.
15. Оснащение антарктических станций и полевых баз Росгидромета современным технологическим природоохранным оборудованием.
Росгидромет, 2010–2022 гг.
16. Модернизация баз горюче-смазочных материалов на антарктических станциях и полевых базах Росгидромета.
Росгидромет, 2020 г.
17. Разработка проекта государственной программы по обеспечению государственных интересов Российской Федерации в Антарктике.
Росгидромет, Роснедра, Минприроды, МИД РФ, Минобрнауки, Минфин, Минздравсоцразвития, Росрыболовство, Роскосмос, Российская академия наук, 2011 г.
18. Подготовка проектов решений Правительства Российской Федерации о проведении Российской антарктической экспедиции на очередной 5-летний период и плане мероприятий по обеспечению её деятельности.
Росгидромет, Роснедра, Минприроды, Минфин, Минэкономразвития, 2010–2020 гг.

Приложение 16. Основные источники и литература

1. Архив Управления государственного авиационного надзора за обеспечением транспортной безопасности по Центральному Федеральному округу Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Ф. Приказы отдела кадров УПА ГВФ по личному составу за 1962 г. №№ 1-250; Приказы отдела кадров УПА ГВФ по личному составу за 1964 г. (т. 1). №№ 1-267; Приказы отдела кадров УПА ГВФ – ПУГА МГА по личному составу за 1964 г. (т. 2). №№ 268-530; Приказы отдела кадров ПУГА МГА по личному составу за 1965 г. №№ 1-547; Приказы отдела кадров ПУГА МГА по личному составу за 1969 г. (т. 1). №№ 1-335; Приказы отдела кадров ПУГА МГА по личному составу за 1970 г. (т. 1). №№ 1-296; Приказы отдела кадров ПУГА МГА по личному составу за 1970 г. (т. 2). №№ 297-503.

2. Архив Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). Документы по личному составу Гражданской авиации.

3. Российский Государственный Архив Экономики (РГАЭ). Ф. 55. Оп. 1. т.1. Д. 31, 135, 237, 245; Оп. 1. т. 3. Д. 736, 850, 853, 856, 901, 1073, 1092. Оп. 6. Д. 1920; Ф. 87. Оп. 2, Д. 585; Ф. 9527. Оп. 1. т. 2. Д. 4666, 4667, 4964, 5242; Оп. 8, Д. 2638.

Ф. 9570. Оп. 1. т. 1. Д. 23, 24, 28, 46, 159, 160, 161, 290, 300, 309, 312, 316, 323, 325, 328, 364, 365, 367, 368, 371, 373, 389, 413, 419, 420, 425, 434, 435, 466, 492; Оп. 2. т. 1. Д. 1095, 1100, 1103, 1104, 1105, 1110, 1112, 1117, 1119, 1120, 1124, 1150, 1152, 1201, 1940, 1941, 1943, 1944, 1966, 1993, 2029, 2262, 2275, 2287, 2324; Оп. 2. т.2. Д. 2961, 2962, 2963, 2964, 2972; Оп. 2. т. 4. Д. 3845, 3848, 3849, 3852, 3876; Оп. 4. Д. 30, 61, 70, 71, 148, 237, 302, 390, 557, 574, 776, 777, 778, 779, 781; Оп. 5. Д. 311, 375, 487, 801; Оп. 7. т. 2. Коллекция фотодокументов по освоению районов Крайнего Севера, Арктики и Антарктики.

4. Личный архив В. И. Аккуратова.

5. Личный архив А. Н. Болосова.

6. Личный архив М. В. Водопьянова.

7. Личный архив В. П. Гамова.

8. Личный архив Ю. А. Каминского.

9. Личный архив В. А. Кренёва.
10. Личный архив В. М. Перова.
11. Личный архив В. И. Прянишникова.
12. Личный архив В. М. Сергеева.
13. Личный архив В. М. Сидорчука.
14. Личный архив М. Н. Чибисова.
15. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. Личных дел. Д. 0468635.

Литература:

1. Аветисов Г. П. Арктический мемориал. – СПб.: Наука, 2006.
2. Аветисов Г. П. Имена на карте Арктики. – СПб.: ВНИИОкеангеология, 2009.
3. АВИАЦИЯ. Энциклопедия. – М.: НИ «Большая русская энциклопедия», ЦАГИ им. проф. Н. Е. Жуковского, 1994.
4. Авиационная энциклопедия в лицах. – М.: БАРС, 2007.
5. ААНИИ, музей Арктики и Антарктики. Международный полярный год. – М., 2007.
6. Аккуратов В. И. Истина лётных меридианов. – М.: Знание, 1961.
7. Аккуратов В. И. Покорённая Арктика. – М.: Молодая гвардия, 1948.
8. Аккуратов В. И. В высоких широтах. Записки о полётах 1936–1946 гг. – М.-Л., Изд. Главсевморпути, 1947.
9. Аккуратов В. И. Право на риск. – М.: Молодая гвардия, 1974.
10. Аккуратов В. И. Лёд и пепел. Записки штурмана. – М.: Современник, 1984.
11. Алексеев С. П., Чалый Б. И. Самолёт вылетает из «Мирного». – М.: Детгиз, 1960.
12. Алтунин Е. В. Крылья Севера. Из истории гражданской авиации Северо-Востока СССР. – Магадан: Книжное издательство, 1976.
13. Алтунин Е. В., Драговоз П. К., Дегтев В. С., Филатов А. И. История отечественной гражданской авиации. – М.: Воздушный транспорт, 1996.
14. Арикайнен А. И. Центр притяжения – Северный полюс. – М.: Наука, 1988.
15. Арикайнен А. И. Транспортная артерия советской Арктики. – М.: Наука, 1984.
16. Арктика. Фотоальбом. Каталог. – М.: Мультимедийный комплекс искусств, музей. Московский дом фотографии, 2007.
17. Артемьев А. М. Морская авиация России. – М.: Воениздат, 1996.
18. Артемьев А. А. Крылья сверхдержавы. – М.: Яуза: Эксмо, 2009.
19. Астапенко П. Д. Путешествие за тридевять земель. – М.: Гидрометеиздат, 1962.
20. Астапенко П. Д. Путешествие к острову четырех вулканов. – М.: Гидрометеиздат, 1964.

21. Афанасьев А. А. На гребне волны и в пучине сталинизма. – М.: РКонсульт, 2003.
22. Бадигин К. С. На морских дорогах. – М.: Политиздат, 1980.
23. Байков Е. А., Зыков Г. Л. Разведывательные операции американского подводного флота. – СПб.: Галерея принт, 2000.
24. Барашев П. Р. В краю Большой Медведицы. (записки репортёра). – М.: Молодая гвардия, 1954.
25. Беляков А. И. В полёт сквозь годы. – М.: Воениздат, 1982.
26. Беляков А. И. Воздушные путешествия: очерки выдающихся перелётов. – М.-СПб.: Политехника, 1993.
27. Блинов Н. Комсомольская дрейфующая. Сборник «Двенадцать подвигов» – Л.: Гидрометеиздат, 1966.
28. Болгурцев Б. Н., Грибанов О. Л. и др. История гидрографической службы российского флота. Т. 2. – С.-Пб.: ГУНиО МО РФ. 1997.
29. Бородачёв В. Е., Шильников В. И. История ледовой авиационной разведки. – СПб.: Гидрометеиздат, 2002.
30. Блинов В. Ледокол «Ленин». Первый атомный. – М.: Паулсен, 2009.
31. Бурков Г. Д. В стране туманов, около океана, в бесконечной и безотрадной ночи. – М.: Издательский Дом «Руда и металлы», 2010.
32. Веденский А. В снегах Крайнего Юга. – Л.: Лениздат, 1976.
33. Водопьянов М. В. Полюс. – М.-Л.: Детгиз, 1951.
34. Водопьянов М. В. Путь лётчика. – М.: Географгиз, 1953.
35. Водопьянов М. В. На крыльях в Арктику. – М.: Географгиз, 1954.
36. Водопьянов М. В. Друзья в небе. – М.: Советская Россия, 1967.
37. Водопьянов М. В. Полярный лётчик. – М.: Детгиз, 1959.
38. Водопьянов М. В. Небо начинается с земли. – М.: Современник, 1976.
39. Вокруг света, 1976. № 12; 1977. № 1, 6; 1978. № 6, 7; 1979. № 12; 1982. № 8; 1987. № 5; 1989. № 5; 1990. № 5.
40. Виноградов С. Ф. В дерзновенном полёте. Очерк о Б. Г. Чухновском. – М.: Политиздат, 1975.
41. Выхристенко В. И. Арктика под крылом. – Мурманск: Книжное издательство, 1970.
42. Волович В. Г. Год на Полюсе. – М.: Советский писатель, 1957.
43. Волович В. Г. На грани риска. – Москва: Мысль, 1985.
44. Волович В. Г. Засекреченный полюс. – М.: Терра, 1998.
45. Волович В. Г. Полярные дневники. – М.: Паулсен, 2010.
46. Ларьков С. А., Романенко Ф. А. «Враги народа» за полярным кругом. – М.: Паулсен, 2010.
47. 80 лет Гражданской авиации. Сборник. – М.: Воздушный транспорт, 2004.
48. Воспоминания об академике Е. К. Фёдорове. «Этапы большого пути». – М.: Паулсен, 2010.

49. В центре Арктики. Фотоальбом Я. Рюмкина об СП-3, СП-4. – М.: Правда, 1955; 2-е издание. – М.: ЖАГ – ВМ, 2001.
50. Вяхирев М. В. В краю пурги и льдов. – Л.: Гидрометсоиздат, 1985.
51. Гагин В. В. Иллюстрированные очерки истории Дальней авиации СССР. – Воронеж: ИЛДВА, 2006.
52. Гидрометеорологическое обеспечение арктического мореплавания в XX веке и начале XXI века. Полярная авиация и её роль в развитии Севера. – СПб: ААНИИ, 2008.
53. Глушанков И. В. Навстречу неизведанному. – Л.: Гидрометеиздат, 1980.
54. Грацианский А. Н. Уроки Севера. – Л.: Гидрометеиздат, 1979.
55. Грацианский А. Н. Полёт среди молний. – Киев: Молодь, 1985.
56. Григорьев А. Б. Альбатросы: из истории гидроавиации. – М.: Машиностроение, 1989.
57. Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь. В 2 тт. – М.: Воениздат, 1987–1988.
58. Громов М. М. На земле и в небе. – Жуковский: Печатный двор, 1999.
59. Громов М. М. Через всю жизнь. – М.: Молодая гвардия, 1986.
60. Гусев А. М. В снегах Антарктиды. – Изд-во АН СССР, 1961.
61. Гусев А. М. От Эльбруса до Антарктиды. – М.: Советская Россия, 1985.
62. Грушинский Н. П., Дралкин А. Г. Антарктида. – М.: Недра, 1988.
63. Дальняя авиация. Первые 90 лет. – М.: ИИГ «Полигон-Пресс», 2004.
64. Двадцатый век. Гражданская авиация в лицах. – М.: Воздушный транспорт, 2000.
65. Данилин А. С. Через Северный Полюс – с мировым рекордом. – М.: ДОСААФ, 1981.
66. Деев М. Г. Адмирал Арктики. //Полярный круг. – М.: Мысль, 1986.
67. Дрейфующая станция СП-2. – Л.: ААНИИ, 1956.
68. Дьяконов М. А. Путешествие в полярные страны. – СПб.: ААНИИ, 2008.
69. Дремлюг В. В., Кессель С. А. Острова – загадки Арктики. – СПб.: Географ, 2007.
70. Жуков Ю. Н. Сталин: Арктический щит. – М.: Вагриус, 2008.
71. Зотиков И. А. Саги полярных морей. – М.: Терра, 2002.
72. Зотиков И. А. Дорога к озеру Восток. – М.: Голос-Пресс, 2008.
73. Зотиков И. А. Антарктическое подледниковое озеро Восток. – М.: Научный мир, 1990.
74. Зотиков И. А. Зимние солдаты. – М.: Паулсен, 2010.
75. Зуев Ю. Н., Остапенко Ю. А., Бородин О. П. Авиация в Якутии. – Якутск: Книжное издательство, 1985.
76. Искатель, 1986.

77. Испытание Севером: иллюстрированный публицистический сборник. – М.: Граница, 2009.
78. История открытия и освоения Северного морского пути. т.2. – Л.: Морской транспорт, 1959; т. 3. – Л.: Морской транспорт, 1962; т.4. – Л.: Гидрометеиздат, 1969.
79. История Гражданской авиации СССР. – М., 1983.
80. Каминский М. Н. В небе Чукотки. Записки полярного лётчика. – М.: Молодая гвардия, 1993.
81. Казаков В. Б. Боевые аэросцепки. – М.: ДОСААФ, 1988.
82. Канаки В. Г. Северные рассказы. – М.: Географгиз, 1960.
83. Канаки В. Г. Любимая Арктика. – Л.: Гидрометеиздат, 1974.
84. Каневский З. М. Это было в полярных широтах. – М.: Политиздат, 1977.
85. Каневский З. М. Загадки и трагедии Арктики. – М.: Знание, 1991.
86. Каневский З. М. Разгаданный Полюс. – М.: Политиздат, 1973.
87. Каневский З. М. Зачем человеку льды?. – М.: Политиздат, 1985.
88. Каневский З. М. Льды и судьбы. – М.: Знание, 1980.
89. Каневский З. М. Жить для возвращения: автобиографическая повесть. – М.: АГРАФ, 2001.
90. Каневский З. М. Цена прогноза. – Л.: Гидрометеиздат, 1976.
91. Каманин Н. П. Лётчики и космонавты. – М.: Политиздат, 1971.
92. Каминский М. Н. В небе Чукотки. Записки полярного летчика. – М.: Молодая гвардия, 1973.
93. Кессель С. А. Ледяные острова Арктики. – М.: Фонд Отечество, 2005.
94. Киселёв Ю. Г., Тимошенко Н. К., Замятин Н. А., Никандров О. М. Арктика вчера и сегодня. – Записки по гидрографии. № 227, 1992.
95. Ковалёв С. А. Арктические тайны Третьего рейха. – М.: Вече, 2010.
96. Колошенко В. П. Ангел-хранитель. – М.: Голос-пресс. 2000, 2006.
97. Колошенко В. П. Вертолёт – жизнь и судьба. – Казань: Вертолёт, 2007.
98. Константинов Ю. Б., Грачев К. И. Высокоширотные экспедиции «Север». – СПб.: Гидрометеиздат, 2000.
99. Копытов Ю. П. Разведчики ледовых трасс. – Архангельск: АНО «Архангельский литературный музей», 2009.
100. Корнилов Н. А., Кессель С. А., Соколов В. Т., Меркулов А. А. Российские исследования на дрейфующих льдах Арктики. – СПб: АНИИ, 2010.
101. Кошечкин Б. И. Притяжение полюсов. – Л.: Лениздат, 1987.
102. Кравченко Е. Д., Карпий В. М. С Антарктидой – только на «Вы». Записки лётчика полярной авиации. – М.: Издательский дом «Парад», 2006.
103. Кузовкин А. И., Макаров А. И. Под нами – Полюс! – М.: Политиздат, 1977.

104. Кузьмин Г. Ф. О советских гидрографических исследованиях в Центральной Арктике. – Записки по гидрографии. № 208, 1982.
105. Купецкий В. Н. В Арктику мы ещё вернёмся. Сборник. – Магадан: ООО «Новая полиграфия», 2005.
106. Лаверенц В. И. Лётчики России. – М.: Машиностроение, 1992.
107. Лебедев А. А., Мазурук И. П. Над Арктикой и Антарктикой. – М.: Мысль, 1995.
108. Лебедев И. П., Лебедев А. И. Как это было? – М.: Воентехиздат, 2000.
109. Лукин В. В., Корнилов Н. А., Дмитриев Н. К. Советские и Российские Антарктические экспедиции в цифрах и фактах, 1955–2005. – СПб: ААНИИ, 2006.
110. Лактионов А. Ф. Северный полюс: очерк истории путешествий к центру Арктики. – М.: Морской транспорт, 1955.
111. Летопись Севера, 1949; 1957; 1962; 1977.
112. Лосев К. С. Страна вечной зимы. – Л.: Гидрометеиздат, 1986.
113. Лурье В. М. Адмиралы и генералы Военно-морского Флота СССР: 1946–1960. – М.: Кучково поле, 2007.
114. Марков К. К. Путешествие в Антарктиду. – М.: МГУ, 1957.
115. Маслов М. А. Тяжёлый бомбардировщик Пе-8. – М.: Цейхгауз, 2006.
116. Маслов М. А. Воздушный извозчик Ли-2. М.: Цейхгауз, 2009
117. Мартианов В. Шестой континент, пятый океан. – «Мир Авиации» № 1 (36) 2005, № 2 (37) 2005.
118. Михаленко К. Ф. Ледовая разведка. – Магадан: Книжное изд-во, 1964.
119. Михаленко К. Ф. Четвёртый разворот. – Магадан: Книжное изд-во, 1968.
120. Михаленко К. Ф. По курсу – полюс. Записки полярного лётчика. – СПб: Алфавит, 1997.
121. Михаленко К. Ф. 1000 ночных вылетов. – М.: Яуза, Эксмо, 2008.
122. Михаленко К. Ф. Небо стоит верности. – М.: Детская литература, 1981.
123. Михаленко К. Ф. Здесь всё не так: воспоминания летчика Полярной авиации. – Магадан: Новая полиграфия, 2010.
124. Михайлов Н. Круг земной. Повести жизни и путешествий. – М.: Советский писатель, 1976.
125. Молоков В. С. Родное небо. – М.: Воениздат, 1987.
126. Морозов С. Т. У последних параллелей. – М.: Изд. Минобороны СССР, 1956.
127. Морозов С. Т. Крылатый следопыт Заполярья (Повесть о И. И. Черевичном). – М.: Мысль, 1975.
128. Морозов С. Т. Они принесли крылья в Арктику. – М.: Мысль, 1979.
129. Морской транспорт СССР. – М.: Транспорт, 1984.

130. Над Арктикой и Антарктикой. – М.: Мысль, 1991.
131. Над Енисейским меридианом. Очерки о ветеранах Гражданской авиации Красноярья. – Красноярск: Книжное издательство, 1988.
132. На куполах Земли. – Л.: Лениздат, 1989.
133. Налёт на Антарктиду. – Московский Комсомолец № 25825, 17.12 2011 г.
134. Николаева А. Г., Хромцова М. С. Ледовыми трассами. – Л.: Гидрометеиздат, 1980.
135. Нобиле У. Крылья над полюсом: история покорения Арктики воздушным путём. – М.: Мысль, 1984.
136. Негенбля И. Е. Над безграничной Арктикой. – Якутск, 1997.
137. Новая Земля. Острова и архипелаги Российской Арктики. Сборник. – М.: Паулсен, 2009.
138. Остапенко Ю. А. Всё выше, и выше, и выше! – Якутск: Книжное изд-во, 1976.
139. Остапенко Ю. А. Вожди и самолёты. – М.: Воздушный транспорт, 2008.
140. Осташев А. Е. Крутые ступени в небо (очерки истории развития Гражданской авиации в Сахалинской области).// Губернские ведомости, 2000.
- 11 января.
141. Паулсен Ф., Сагалевиц А. М., Чилингаров А. Н. Глубина 4261 метр. – М.: Паулсен, 2007.
142. Папанин И. Д. Лёд и пламень. – М.: Политическая литература, 1978.
143. Первая континентальная экспедиция. 1955–1957 гг. Общее описание. Труды САЭ, т 1. – Л.: Морской транспорт. 1959.
144. Перов В. М. Полярными трассами. – М.: Русавиа, 2001.
145. Перов В. М. От Арктики до Антарктики. – М.: Воздушный флот, 2003.
146. Пестерев В. И. Хроника авиации Якутии (1921–1987). – Новосибирск: «ЭКОР», 1997.
147. Песчанский И. С. Лёд, Песчинка и Солнце. – М.: Морской транспорт, 1960.
148. Пинегин Н. В. Записки полярника. – М.: Географгиз, 1952.
149. Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. – М.: Согласие, 1995.
150. Полярный круг, 2000. № 1.
151. Полярный круг. Сборник. – М.: Мысль, 1978; 1980; 1982; 1984; 1986; 1988; 1989; 1991.
152. Попов С. В. Автографы на карте. – Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1990.
153. Природа, 1952. № 2.
154. Реданский В. Г. Во льдах и подо льдами. – М.: Вече, 2004.

155. Решетников В. В. Обречённые на подвиг. – М.: Яуза, Эксмо, 2007.
156. Романов И. П., Константинов Ю. Б., Корнилов Н. А. Дрейфующие станции «Северный полюс (1937–1991)». – СПб: Гидрометеиздат, 1997.
157. Романов И. П. «Арктика» и «Сибирь» в высоких широтах. – Л.: Знание, 1980.
158. Рубан И. П. Льды, люди, встречи. – Л.: Гидрометеиздат, 1985.
159. Рубан И. П. Без тёмных очков. Записки художника. – М.: Искусство, 1959.
160. Рубан И. Морозов С. Флаг над льдами. – Л.: Гидрометеиздат, 1967.
161. Рубина Е. М., Телятникова Э. М. Через материки и океаны. – М.: НИЦ «R&C», 2011.
162. Рузов Л. В. На суше и на море в Арктике. – М.: Морской транспорт, 1951.
163. Саватюгин Л. М., Преображенская М. А., Полюс Холода. – СПб.: ГНЦ РФ АНИИ, 2008.
164. Санин В. М. Не говори ты Арктике – прощай. – М.: Советский писатель, 1989.
165. Санин В. М. Новичок в Антарктиде. – М.: Молодая гвардия, 1973.
166. Сашенков Е. П. Полярная почта. – М.: Связь, 1970.
167. Северная энциклопедия. Сборник. – М.: Европейские издания, 2004.
168. Северные просторы, 2002. № 1, 2.
169. Семёнов Ю. С. Маршрут СП-15 – Барнео. – М.: Молодая гвардия, 1971.
170. Серебровская Е. П. От полюса к полюсу. – М.: Мысль, 1978.
171. Скопина К. П. Человек своего времени. – М.: Молодая гвардия, 1986.
172. Смуул Ю. Ю. Ледовая книга. Антарктический дневник. – Таллин: ЭСТИ-РААМАТ, 1962.
173. Совершенно секретно. 2008, № 4.
174. Сомов М. М. Рассказы о пережитом. – Л.: Лениздат, 1989.
175. Сомов М. М. Воспоминания товарищей и друзей. – Л.: Гидрометеиздат, 1985.
176. Спирин И. Т. На Северный Полюс. – М.: Детгиз, 1952.
177. Стругацкий В. И. Антарктическая легенда. – М.: Мысль, 1983.
178. Стругацкий В. И. Подвиг на Полюсе холода. – Л.: Лениздат, 1986.
179. Стругацкий В. И. К полюсам Земли. – Л.: Лениздат, 1984.
180. Стругацкий В. И. Впереди – ледовая разведка. – Л.: Гидрометеиздат, 1984.
181. Судоплатов П. А. Спецоперации. Лубянка и Кремль 1930–1950 годы. – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 1997 г.

182. Сузюмов Е. М. К шестому материку. – М.: Гос. изд-во географ. лит-ры, 1958.
183. Сухановский А. Ф. Окрылённая тундра: Нарьянмарскому объединённому авиаотряду – 60 лет. – Архангельск: «СК – Россия», 2006.
184. Сухановский А. Ф., Слободнюк И. Ю. Арктическая Россия. Росгидромет в высоких широтах. – Архангельск: Издательство «СК-Россия», 2007.
185. Техника и молодёжь, 1976. № 7; 1981. № 2, 3, 4; 1982. № 1; 1985. № 3; 1987. № 5; 1991. № 11; 2003. № 3.
186. Толстиков Е. И. На полюсах Антарктиды. – Л.: Гидрометеиздат, 1980.
187. Толстиков Е. И. На льдах в океане. – М.: Морской транспорт, 1957.
188. Трёшников А. Ф. История открытия и исследования Антарктиды. – Гео-графгиз, 1963.
189. Трёшников А. Ф. У полюсов Земли. – М.: Мысль, 1975.
190. Трёшников А. Ф. Год на льдине. – М.: Морской транспорт, 1956.
191. Трёшников А. Ф. Вокруг Антарктиды. – М.: Гидрометеиздат, 1970.
192. Трёшников А. Ф. Зимой в Южном океане. – М.: Гидрометеиздат, 1976.
193. Трёшников А. Ф. Мои полярные путешествия. – М.: Мысль, 1985.
194. Трёшников А. Ф. Их именами названы корабли науки. Академик Фёдоров. – Л.: Гидрометеиздат, 1990.
195. Трёшников А. Ф. Закованные в лёд. – Л.: Географиздат, 1959.
196. Трояновский М. Я. Я хотел написать книгу. – М.: Искусство, 1972.
197. Труды Второй полярной конференции. – Л., 1930.
198. Труды Института прикладной геофизики им. акад. Е. К. Фёдорова. № 38.
199. К 100-летию со дня рождения академика Фёдорова. – М.: 2010.
200. Урванцев Н. Н. Два года на Северной Земле. – Л.: ГУСМП, 1935.
201. Урванцев Н. Н. Таймыр – край мой северный. – М.: Мысль, 1978.
202. Ушаков Г. А. По нехоженной Земле. – М.: Молодая гвардия, 1953.
203. Ушаков Г. А. Остров Метелей. По нехоженной Земле. – СПб.: Гидрометеиздат, 2001.
204. Фёдоров Е. К. Полярные дневники. – Л.: Гидрометеиздат, 1979.
205. Фролов И. Е., Гудкович З. М., Радионов В. Ф., Тимохов Л. П., Широчков А. В. «Научные исследования в Арктике», т. 1, С.-Пб., Наука, 2005.
206. Ходов В. В., Григорьева Н. А. Дороги за горизонт. – М.: Мысль, 1981.
207. Цигельницкий И. И. Профессия? – Полярник. – Л.: Гидрометеиздат, 1982.

208. Ципоруха М. И. Моря российской Арктики. – М.: Дрофа, 2007.
209. Черевичный И. И. В небе Антарктиды. – М.: Журналистское издательское агентство «ЖАГ-ВМ», 2000.
210. Черевичный И. И. В небе Антарктиды. – М.: Морской транспорт, 1963.
211. Чилингаров А. Н., Евсеев М. П., Саруханян Э. И. Под ногами остров ледяной. – М.: Молодая гвардия, 1972.
212. Чилингаров А. Н., Грузинов В. М., Сычёв Ю. Ф. Очерки по географии Арктики. – Обнинск: Артифлекс, 2009.
213. Шевелёв М. И. Арктика – судьба моя. – Воронеж: НПО – МОДЭК, 1999.
214. Широкоград А. Б. Битва за Русскую Арктику XV – XXI вв. – М.: Вече, 2008.
215. Ширшова М. П. Забытый дневник полярного биолога. – М.: АВАНТИ, 2003.
216. Шишкин Ж. К., Карпий В. М. Взгляд из кабины и кабинета. – М.: Парад, 2007.
217. Шпаро Д. И., Шумилов А. В. К полюсу! – М.: Молодая гвардия, 1987.
218. Штепенко А. П. Записки штурмана. – М.: Географгиз, 1953.
219. Щербаков Д. И. На самолёте по Арктике. – Л.: Детская литература, 1956.
220. Якубович Н. Самолёты особого назначения Ил-18. М.: Цейхгауз, 2007.
221. Ярославцев В. А. Исчезнувшие во льдах. Красноярский краеведческий сборник. – Красноярск: Книжное издательство, 1991.
222. Яцун Е. Н. На льдине – через полюс. – М.: Молодая гвардия, 1957.

Основные интернет-ресурсы

<http://www.polarpost.ru>
<http://www.aviaforum.ru>
<http://www.forum.evvaul.com>
<http://www.bvvaul.ru>
<http://www.pro-samolet.ru>
<http://www.arcticportal.ru>
<http://www.aari.nw.ru>
<http://www.airforce.ru>
<http://www.warheroes.ru>
<http://www.vokrugsveta.ru>
<http://www.polarmuseum.ru>
<http://www.airdisaster.ru>
<http://www.airwar.ru>
<http://www.navy.su>

Сноски

1

По невыясненным причинам звания Героя Социалистического Труда не был удостоен второй пилот из этого экипажа Георгий Иванович Самохин. Возможно, в то время решающим стал анкетный факт нахождения в 1943 г. лётчика на оккупированной территории после того, как его Пе-8 был сбит.

2

В марте 1952 г., когда этот остров находился на 88° с. ш., 130° з. д., на нём начала действовать американская дрейфующая метеорологическая станция «Т-3» в составе девяти человек, в том числе три научных работника.

3

Позже Ту-4 выполнил на этот аэродром шесть рейсов и привёз около 50 т различных грузов

4

Генерал-полковник авиации В. В. Решетников в своей книге отмечал: «Иногда нам выпадали «особые» задания. В дни работы крупных всеармейских конференций – то партийных, то комсомольских – один из полков запускался на Северный полюс, и именно оттуда, с полюса, в строго установленное по регламенту конференции время, но

будто невзначай, летела приветственная радиограмма от лётчиков Дальней авиации. Она с митинговым энтузиазмом возглашалась делегатам, те восторженно били в ладоши, а «режиссёры» этого спектакля сияли от произведенного эффекта».

5

Впервые в небо Антарктики человек поднялся в феврале 1902 года на привязном аэростате. Это был английский полярный исследователь капитан Р. Ф. Скотт. В тот же день лейтенант Э. Г. Шеклтон с аэростата сделал первые аэрофотоснимки на ледяном континенте. Позднее привязные аэростаты использо-вались германской экспедицией Э. Дригальского, зимовавшей у берегов Восточной Антарктиды на судне «Гаусс».

6

Антарктические «оазисы» – участки земли, свободные от снега и льда. В настоящее время в Антарктиде известно более 20 больших оазисов.

7

Расстояние от «Мирного» до полюса 2610 км. Дальность беспосадочного полёта Ил-12Д «Н-440» ограничена 4000 км. Американская полярная база «Мак-Мёрдо» находится от по-люса в 1350 км. В этом случае расстояние от «Мирного» через полюс до «Мак-Мёрдо» составляет 3960 км.

8

Один, «Н-619», был постоянно занят аэрофотосъёмкой, на второй, «Н-620», была возложена вся остальная работа: органи-зация астропунктов, доставка научных отрядов и оборудования, подвоз горючего для обоих самолётов. Ан-2 «Н-640» утонул во время шторма

ещё 23 ноября 1957 г., а Як-12 оказался непригоден для эксплуатации в условиях Антарктиды.

9

Лыжный Ли-2 на трассе от «Мирного» до станции «Восток» не годился, так как 1,5 тыс. км не мог преодолеть без дозаправки. В свою очередь колёсные Ил-12 не могли садиться на снежные аэродромы дальних и временных станций.

10

В Антарктиде при тонком слое высоких облаков иногда появляется молочное рассеянное освещение, названное полярниками «белой мглой». При этом хорошо видны разноразмерные тёмные предметы, но они кажутся как бы подвешенными в воздухе. Отсутствие видимого горизонта и этот белёсый воздух, окутывавший всё вокруг, сильно затрудняют полёт.

11

Этот самолёт в 1957 г. был передан в УПА из ВВС с уже некоторым налётом.

12

Но так как построена она была на шельфовом леднике, находящемся на плаву, то в дальнейшем её перенесли на 80 км в район оазиса Ширмахера. Под названием «Новолазаревской» она стала основной базой для проведения исследований на Земле Королевы Мод.

13

В последующих модификациях Ан-12 эта проблема была решена установкой на борт турбогенератора (турбостартёра) ТГ-16 в левом обтекателе шасси.

14

Р. В. Робинсон погиб 26 февраля 1963 г. при катастрофе Ил-18В «СССР-75732» 247-го ЛО в заливе Шелихова.

15

В 1971 г. «Молодёжная» превратилась в Антарктический метеорологический центр (АМЦ) – главную базу советских, а после 1991 г. – российских полярников.

16

В 1956 г. успешно прошёл заводские лётные испытания вариант Ил-14М с двумя дополнительными топливными баками в каждой консоли крыла и с новой барометрической системой, предназначенный для регулярной беспосадочной связи между советскими антарктическими научными станциями, порой удалёнными одна от другой на расстояние до 4000 км. В 1962 г. был испытан арктический вариант самолёта Ил-14П с убирающимся лыжным шасси. Способность совершать длительные полёты в сложных метеоусловиях, в разреженном воздухе, при температурах -70°C и сильном обледенении, возможность взлетать и садиться на ограниченные, в том числе и выбранные с воздуха ледовые площадки, простота в обслуживании определили долгую жизнь самолёта Ил-14 в советской Полярной авиации.

17

Последующие годы исследований и сейсмологических измерений показали, что озеро Восток имеет огромные размеры. Его длина около 250 км, ширина около 50 км, глубина до 750 м, площадь почти 20 тыс. кв. км. В течение многих лет, с перерывами, проводилось бурение

ледяного купола над озером, и только в феврале 2012 г. удалось взять первую пробу воды из него.

18

Командиры сменных экипажей – лётчики Центрального управления международных воздушных сообщений Г. П. Александров, Ю. Головченко и Ю. В. Яковлев. Руководитель перелёта – главный штурман МГА В. Я. Киселёв.

19

Согласно статье 7 Договора об Антарктике все её районы, а также станции и всё оборудование на них являются открыты-ми для любого вида инспекций. Руководствуясь этой статьёй, инспекции в Антарктике проводили как активные участники Договора, так и неформальные организации («Гринпис»).

20

В 1996 г. 339-й ВТАП был расформирован, самолётный парк вошёл в состав авиакомпа нии «Трансавиаэкспорт».

21

Самолёт Ан-3 является дальнейшим развитием и модификацией широко известного самолёта Ан-2. Основными его отличиями являются: новый турбовинтовой двигатель ТВД-20 мощностью 1375 л. с., работающий на любом авиационном керосине и имеющий массу в два раза меньше двигателя АШ-62 у Ан-2; трёхлопастный реверсивный воздушный винт; воздухозаборное устройство двигателя расположено в верхней части капота; запуск двигателя обеспечивается без подогрева при температуре минус 25°С; новые приборы контроля и системы управления двигателя; усовершенствованное пилотажно-навигационное оборудование; возможность установки дополнительных топливных баков на 400 литров.

22

В 2007 г. преобразована в Red Wings.

23

Двигатели ПС-90А-76 могут сделать полёты в Антарктиду более эффективными и безопасными, поскольку точка возврата самолёта с этими двигателями при полёте из Кейптауна на аэродром «Новолазаревская» находится после аэродрома прилёта.

24

Полярный лётчик и инженер-испытатель Всеволод Иванович Фурдецкий погиб в 1967 г. при исполнении служебных обязанностей.

25

В октябре 1961 г. в ААНИИ получили письмо, в котором учёные из отдела теоретической физики Канадского национального исследовательского совета сообщали, что во время ледовой авиационной разведки в апреле 1961 г. в Баффиновом море был обнаружен вмерзший в береговой припай обломок многолетнего ледяного поля, на котором находились домики и остатки палаток станции «СП-7». 22 мая 1961 г. на эту льдину с самолёта высадились океанографы Т. Харвуд и Х. Сэрсон, которые пробыли в покинутом лагере три дня.

26

Позже подсчитали, что Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук – участник ещё экспедиции 1937 года – совершил 254 посадки на дрейфующие льдины.

27

В частности, испытывался новый подводный звуковой маяк ПЗМ-400.

28

С 1961 г. Гидрографическая служба ВМФ начала систематическое комплексное исследование Центрального Арктического бассейна, участвуя в ВВЭ.

29

Над заброшенной полярной станцией был спущен флаг СССР, а согласно международному морскому праву, любой «ничейный» объект считается «призом» и переходит в собственность нашедшего.

30

В книге Е. А. Байкова и Г. Л. Зыкова «Разведывательные операции американского подводного флота» на стр. 47 говорится, что парашютистов забрала подводная лодка, что менее вероятно.

31

Два вертолётa Ка-15 были переданы в УПА в 1959 г. и получили регистрационные номера «Н-26» и «Н-27».

32

Рекордным стал 1983 г., когда были произведены наблюдения: гравиметрические – на 2491 пункте, магнитные – на 2456 пунктах, сейсмические – на 1008 пунктах.

33

Первоначально станцию планировалось открыть в начале октября 1967 г. с помощью ледокола, но он министерством морского флота выделен не был, и коллектив «СП-16» в полном составе вернулся в Ленинград.

34

В начале сентября 1971 г. подо льдами Арктики находился также подводный ракетоносец пр. 667А «К-411» с ТОФ (командир капитан 1-го ранга С. Е. Соболевский, старший на борту контр-адмирал Г. Л. Неволин), впервые оснащённый опытной аппаратурой обнаружения полыней во льду. В районе Северного полюса он в течение нескольких часов маневрировал в поисках полыньи, однако из двух обнаруженных ни одна не оказалась пригодной для всплытия, и лодка вынуждена была вернуться к кромке льдов для встречи с ожидавшим её ледоколом. Некоторое время подводная лодка не выходила на связь с командованием флота, поэтому к ней были направлены два самолёта Ту-95РЦ из 392-го ОДРАП. Когда самолёты находились в районе Новой Земли, подлодка вышла на связь, и экипажам Ту-95РЦ была дана команда возвращаться на аэродром базирования Кипелово под Вологдой.

Недалеко от ВПП самолёт подполковника И. Ф. Гладкова разбился в густом тумане. Все 11 членов экипажа погибли.

35

Сейчас стало очевидно, что прекращение деятельности Управления Полярной авиации было стратегической ошибкой, которая привела при переходе на рыночные отношения к плачевному состоянию и разрушению многих северных аэродромов, прекращению разработки авиационной техники для полётов в полярных условиях и самое главное – потери традиций по воспитанию плеяды полярных лётчиков,

штурманов, бортмехаников и инженерно-технического состава, привычных к работе в суровых полярных условиях.

36

Бортпроводник В. И. Войтков скончался от ожогов 13 октября 1969 г.

37

Термин «застой» ведёт своё происхождение от политического доклада ЦК XXVII съезду КПСС (1986 г.), прочитанного М. С. Горбачёвым, в котором констатировалось, что «в жизни общества начали проступать застойные явления» как в экономической, так и в социальной сферах. Официально «застой» закончился с январским Пленумом КПСС 1987 г., после которого в СССР были развёрнуты полномасштабные реформы во всех сферах жизни общества. Чем они закончились в 1991 г. – всем известно.

38

Эти «острова» отличались не только большой, до 40 м, толщиной и повышенной прочностью, но и характерной волнистой поверхностью, хорошо заметной с воздуха. В процессе много-численных ледовых разведок специалисты легко научились отличать их от обычных дрейфующих льдов.

39

Во время экспедиции к Северному полюсу ледокол под толстым слоем льда сопровождала торпедная атомная подводная лодка проекта 671 с оперативно-тактическим номером К-438. На полюс она пришла днём раньше ледокола, 16 августа, и два дня выполняла геофизические работы в приполюсном районе.

40

Постоянно два самолёта с опытными гидрологами и ледовыми авиаразведчиками А. И. Кудрявцевым и В. И. Шильниковым обследовали состояние льдов на трассе, а атомоходу «Сибирь» для ледовой разведки были приданы 2 вертолёт Ми-2 (пилоты В. Покумейко и В. Холодняк). В составе экипажей вертолётов разведку выполняли гидрологи Н. Бабич и Р. Борисов.

41

Впервые над ночной Арктикой ледовую разведку на вертолётном Ка-25К с 6 прожекторами и РЛС «Инициатива-2К» провёл 16 ноября 1978 г. экипаж Н. П. Бездетного (штурман М. И. Рябов, гидролог Р. А. Борисов). Использование Ка-25 в ходе круглогодичной эксплуатации Северного морского пути было настолько успешным, что в 1980 г. МГА и МАП сформировали требования к гражданскому вертолёту, создаваемому на базе боевого Ка-27ПС. Он получил обозначение Ка-32С (судовой) и дополнительно оборудовался пилотажно-навигационным комплексом для полётов над безориентирной местностью, РЛС, аппаратурой инструментальной ледовой разведки, аварийно-спасательным оборудованием, надувными баллонетами.

42

В декабре 2004 г. «За самоотверженность и высокое профессиональное мастерство, проявленные при эвакуации терпящей бедствие дрейфующей полярной станции „Северный полюс-32“» семи авиаторам были присвоены звания «Заслуженный пилот РФ» и «Заслуженный штурман РФ».

43

В конце 2005 г. специалисты немецкого Института полярных и морских исследований обнаружили между Гренландией и Шпицбергенем льдину с остатками лагеря «СП-32» – три

сохранившихся и два разрушенных домика, два трактора и около 100 бочек, частично заполнены дизельным топливом и маслом.

44

В 2009 г. командиру вертолётной бригады ОАО «Авиакомпания „Таймыр“ Александру Николаевичу Плёнкину присвоено звание „Заслуженный пилот Российской Федерации“.

45

Эксплуатирует самолёты Ил-76МД и Ан-124-100, находящиеся на балансе ВВС России.

46

Предыдущий рекорд был поставлен 11 января 1962 г. американским бомбардировщиком В-52Н, который за 22 часа 10 минут преодолел расстояние 20 168 км.

47

В начале XXI века Россия имела в Арктике только два рабочих аэродрома на островах: «Нагурское» на о. Нагурский (Земля Франца-Иосифа) и «Средний» на о. Средний (Северная земля). Также работал аэродром «Рогачёво» («Амдерма-2») на Новой земле. На побережье основные аэродромы: Мурманск, Архангельск, Амдерма, Воркута, Диксон, Хатанга, Тикси, Чокурдах, Черский, Певек, Мыс Шмидта.